12e Année. — N° 588. Le Numéro : 30 centimes. 25 Décembre 1909. — Tous les Samedis.
(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

LES VAINQUEURS DES SIX JOURS

Rutt et Clark vainqueurs des Six Jours de Madison-Square par un tour.

(Voir pages 484 et 485.)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
0, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

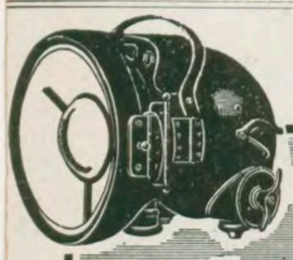
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS



Phares

BLÉRIOT

Demander
le Nouveau Catalogue
16, Rue Duret . Paris .
DYNAMO "PHI„

Ambulances Automobiles DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION *"breveté"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE, 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty***

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque et le Nom **"CHRISTOFLE"**

sur chaque pièce.

Terrot & Cie
Dijon

La Marque des Touristes

BICYCLETTES
à 1, 2, 3, 4 et 6 vitesses par pédalage direct, rétro-direct ou par leviers.

TANDEM-LEVO
à 8 vitesses.

MOTORETTE TERROT
2 ch., la motocyclette à moteur la plus sûre, la plus complète et la mieux comprise.

Catalogue franco sur demande

Magasin à Paris : 30, av. de la Grande-Armée

---

la voiture de tourisme
la plus pratique

Double Phaéton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :
29, Quai National
PUTEAUX (Seine)

A. FORMISYN

SAVON DENTIFRICE VIGIER *Le meilleur dentifrice antiseptique* pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr SAVONS HYGIENIQUES et MEDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté : S. Sulfureux, etc PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, *12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.*

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU
Plus de TARES

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

---

SAGE-FEMME 1re cl. *Pensionnaires toute Epoque* **BARLET, 112, rue Réaumur**
Beauté des Seins. Epilation, Obésité. — Renseignements gratis

---

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

Plus de Chevaux boiteux

Suros, Eparvins, Courbes, Vessigons, Molettes, Efforts, etc.

SONT GUÉRIS RADICALEMENT
par **L'ASPLINTO**
(de John **ASKHAM**, de Londres)

Indispensable aux chevaux de Chasse, de Selle, d'Armes, de Course.
N'INTERROMPT JAMAIS le TRAVAIL
Liniment idéal pour chevaux.
Prix : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr. 25
En vente : Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy — PARIS
Brochure franco sur demande

PÈRES CHARTREUX "TARRAGONE"

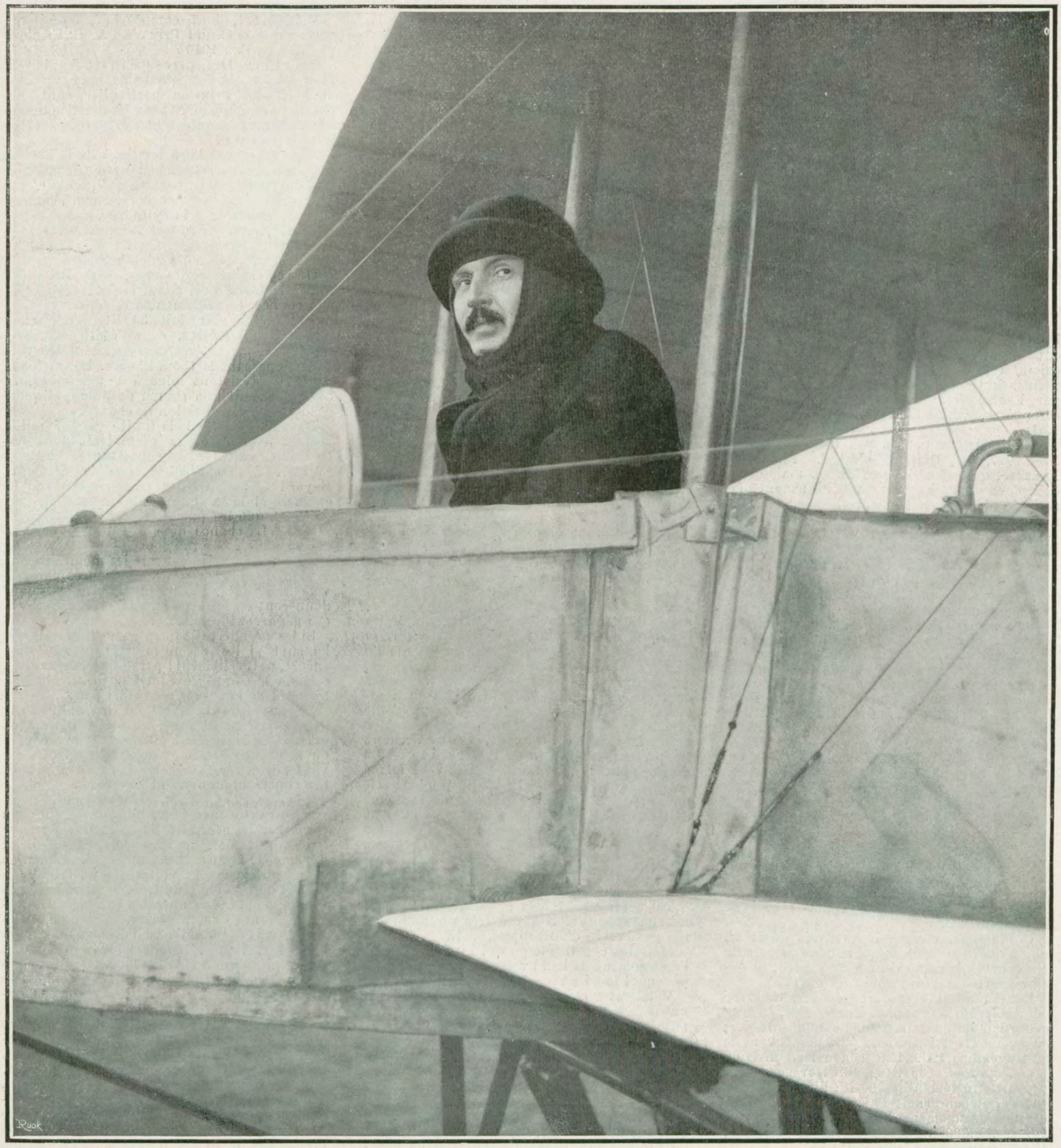
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. December 25 th 1909.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

25 Décembre 1909 — N° 588
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr
Encartage .. .. 750 fr



MAURICE FARMAN, RECORDMAN DES VOYAGES AÉRIENS

Le courageux aviateur, frère du célèbre recordman Henri Farman, est un fervent des longues randonnées aériennes à travers la campagne. Déjà il avait volé une dizaine de kilomètres autour de son hangar de Buc. Le jeudi 9 décembre, il fit mieux. Parti de Buc à 2 h. 52 de l'après-midi, il atterrissait exactement 59 minutes après à Chartres, ayant couvert à travers l'espace un peu plus de 70 kilomètres.

LA SUPPRESSION DES COURSES

Par C. FAROUX

Le Grand Prix de l'A. C. F. ne sera pas disputé en 1910 — Que faut-il en penser? — A qui la faute? —

Le Grand Prix de l'A. C. F. ne se courra pas en 1910 : c'est là un fait certain que nous devons regretter, je l'entends du moins en nous plaçant au point de vue du bon Français, que rien de ce qui peut faire la gloire ou la prospérité de son pays ne laisse indifférent ! Nous allons d'ailleurs examiner la question en toute impartialité.

On a beaucoup polémiqué sur l'utilité des courses, beaucoup de papier a été noirci sur ce sujet. Nous avons été, en France, les premiers à organiser des courses de vitesse ; aussi, avons-nous eu bien avant les autres nations une industrie automobile ; l'Allemagne, l'Italie et les Etats-Unis ne sont venus que longtemps après nous faire concurrence. Le bénéfice que l'industrie française a tiré des premières courses de vitesse n'est donc pas contestable, et il est, je crois, incontesté. Ensuite, les avis ont été partagés. Il y a eu les partisans des courses et les partisans de l'abstention. Les deux partis, pendant fort longtemps, ont couché sur leurs positions.

Jusqu'en 1908, les Grands Prix de l'A. C. F ont eu lieu régulièrement chaque année.

Nos grandes maisons : Brasier, Darracq, de Dietrich, Mors, Panhard, Renault, etc., etc., ont mené le plus souvent les couleurs françaises à la victoire. L'intérêt sportif, au moins, du Grand Prix a été encore augmenté par l'entrée en lice des grandes maisons étrangères, comme Mercédès et Benz, Fiat et Itala.

La victoire ne nous a pas toujours souri. En 1907, à Dieppe, c'est la Fiat, de Nazzaro, qui est arrivée première, mais nous occupions encore très honorablement la seconde place avec la merveilleuse Renault, de Szisz.

En 1908, à Dieppe, le lot de tête est presque uniquement composé de voitures allemandes ; les voitures françaises se classent mal et les voitures italiennes pas du tout.

Là-dessus, les abstentionistes triomphèrent et nos grands constructeurs eux-mêmes, les Darracq, de Dietrich, Brasier, Mors, Panhard, Renault, auxquels se joignirent Mercédès, Benz, Fiat et Itala, décidèrent de ne prendre part à aucune course de vitesse en l'année 1909, sous peine d'un dédit de 50.000 francs.

Ce qui fut fait. Il n'y eut pas de Grand Prix en 1909. Etait-ce bien le moment, pour nos vainqueurs de jadis, de prendre une telle résolution après une défaite ? N'eût-il pas mieux valu en laisser l'initiative aux Allemands, ou attendre une année plus heureuse ?

La suppression du Grand Prix montre son utilité

On peut regretter cette détermination un peu trop hâtive ; mais les affaires ne se font pas avec du sentiment. Et, à tout prendre, cette année d'abstention n'a pas été complètement perdue. Elle a eu ce résultat, facile à prévoir : c'est de montrer plus impérativement, sinon la nécessité, tout au moins l'utilité d'une grande course de vitesse en France.

Un homme, comme le marquis de Dion, qui n'avait jamais engagé aucune voiture de ses usines dans une course de vitesse, se déclara partisan d'un grand prix en 1910.

La Commission sportive de l'A. C. F. se déclara prête à organiser une course, sous la condition qu'un minimum de quarante-cinq engagements lui seraient parvenus avant le 30 novembre 1909. Elle sonda les constructeurs, grands et petits ; elle leur soumit le projet de règlement qui était : liberté absolue en ce qui concernait l'alésage et la course ; droits d'engagement de 5.000 francs pour une voiture, 8.000 francs pour deux voitures, 10.000 francs pour trois voitures.

Nombre de maisons se déclarèrent disposées à courir. Le marquis de Dion, donnant l'exemple, promit l'engagement de trois de ses voitures. Bientôt, la Commission sportive eut la promesse de trente-six engagements : tout semblait donc marcher à souhait ; puisque ces maisons se déclaraient prêtes à courir, on pouvait compter sur l'engagement de leurs voitures ; il suffisait donc que trois maisons se joignissent à celles-là, avec trois voitures chacune, pour compléter le total de quarante-cinq exigé par la Commission sportive. Or, le 30 novembre au soir, date de la clôture des engagements, neuf voitures seulement, appartenant à trois maisons, — de Dion-Bouton avec trois voitures, Rolland-Pilain avec trois voitures et Benz également avec trois voitures — étaient régulièrement engagées, c'est-à-dire accompagnées de la somme de dix mille francs, montant des droits d'engagement pour trois voitures. Neuf voitures sur trente-six promesses !

Qu'est-ce donc ce qui a empêché ces maisons de tenir leurs promesses ?

Le règlement ? Mais on le leur avait soumis ; elles avaient eu tout loisir pour l'examiner, pour en peser le pour et le contre.

A qui la faute? Les constructeurs ne sont pas sans reproche

Le prix d'engagement, de 10.000 fr. pour trois voitures ? Mais, en 1907 et 1908, c'était 10.000 francs pour une seule voiture ; d'autres courses, qui n'ont pas le retentissement du Grand Prix, ont réuni de nombreuses voitures avec ce prix d'engagement.

Alors ? A qui en est la faute, si faute il y a ? Est-ce à la Commission sportive ?

Quel est le rôle, dans tout ceci, de la Commission sportive ? Elle a reçu mandat de l'Automobile-Club de France pour organiser chaque année une grande course de vitesse, dit Grand Prix de l'A. C. F. Ce mandat ne lui a jamais été retiré par l'Automobile-Club. Elle doit donc faire son possible pour l'exécuter.

Mais la Commission sportive est composée en grande partie de constructeurs, et de grands constructeurs, dirigeants de grandes usines, comme de Knyff, Brasier, Renault, etc.

Comme membres de la Commission sportive, ils reconnaissent l'utilité des courses, particulièrement du Grand Prix 1910. Voilà pourquoi ils ont tout fait ou paru tout faire pour l'organiser. Mais, comme dirigeants de grandes industries, ils ont pensé autrement. Qu'est-ce que Renault peut gagner à courir ? et Panhard ? et Brasier ? La maison Panhard, notre doyenne, la maison à laquelle l'industrie automobile française doit ses plus beaux lauriers a été souvent, dans ces derniers temps, malheureuse en course. Est-ce que ses clients l'ont abandonnée ? Voyez vous-même un peu dans Paris. De Renault, je n'en parle même pas. Et d'autres sont dans le même cas. La gloire ? Mais nous en avons et nous cédons les trophées nouveaux à de plus jeunes. Courez, Delage, Cottin-Desgouttes, Sizaire Grégoire, Rolland-Pilain et autres ; à vous les lauriers nouveaux ; à vous de défendre maintenant les trois couleurs !

Tel a été le rôle des membres de la Commission sportive. Il a été très « humain » et n'a pas besoin d'autre qualificatif.

Mais les constructeurs qui avaient promis l'engagement de leurs voitures, les « jeunes » pourquoi ont-ils reculé au dernier moment ?

Voilà une course rêvée pour eux ! telle qu'ils la réclamaient ; ils se déclarent satisfaits du règlement, ce en quoi ils montrent déjà un beau courage et au dernier moment, ils hésitent ; ils hésitent tant et si bien que la date de clôture des engagements passe. Nous ne pouvons pas les blâmer, puisque eux, par profession, voient tout naturellement surtout l'intérêt de leur usine, tandis que nous, par profession également, voyons surtout l'intérêt de l'industrie automobile française en général. Mais il nous est bien permis de faire une constatation. Parmi les trois maisons ayant engagé des voitures régulièrement, il y a, en face de Dion-Bouton et de Rolland-Pilain, deux marques qui n'ont jamais couru, une maison allemande, Benz, qui s'est couverte de gloire dans toutes les dernières courses et qui aurait pu, comme nos grandes marques, se reposer sur ses lauriers. Elle n'a pas voulu, et ceci seul devrait donner à réfléchir à nos constructeurs.

Maintenant, tout compte fait, faut-il regretter que le Grand Prix de l'A. C. F. n'ait pas lieu en l'an 1910 ?

Oui et non. Oui, parce qu'il est de plus en plus prouvé que les courses de pure vitesse, et le Grand Prix en particulier, sont un excellent enseignement pour les constructeurs, un stimulant incontestable. L'histoire et les faits le prouvent.

Non, parce que le règlement « de la liberté absolue », qui correspond en somme à l'absence de règlement, me paraît, maintenant, au moins néfaste. Un mauvais règlement, comme était le règlement à la cylindrée, serait capable d'arrêter toute industrie moins vitale que l'industrie automobile. On l'a heureusement vite reconnu, et on l'a abandonné.

Un règlement trop vague, trop large est mauvais parce qu'il laisse la part trop belle à la chance. Le règlement à la consommation de la Sarthe accordait 30 litres d'essence aux 100 kilomètres, ce qu'était beaucoup trop ; cela permettait de construire des voitures dépassant le 150 à l'heure. Le pneumatique ne résistant plus à ces vitesses, la course devient une course de pneumatiques, c'est-à-dire une question de chance.

De même en 1908, la limite de 155 millimètres pour l'alésage permettait de construire des voitures trop puissantes et trop rapides. Nul contestera que la Clément-Bayard était une des plus rapides de la course. Mais à quoi cela servait-il, du moment que les pneumatiques limitaient la vitesse ? La chance nous a vaincus dans ces deux courses.

La liberté absolue aurait les mêmes inconvénients. On construira des voitures excessivement rapides, que les pneumatiques abandonneront en route ; d'autres, moins rapides, qui gagneront peut-être.

Si les premières gagnent, on dira : naturellement ! si les secondes gagnent, on dira encore, naturellement ! parce que l'on mettra cela sur le compte du pneumatique. Et tout l'intérêt de la course sera ainsi perdu.

Si le Grand Prix avait eu lieu, nul doute que nos couleurs auraient été vaillamment défendues. Mais c'eût été encore une course où la chance aurait eu la part trop belle ; il vaut mieux réserver cette part au mérite et nos constructeurs en ont beaucoup.

Tout espoir semble perdu pour cette année

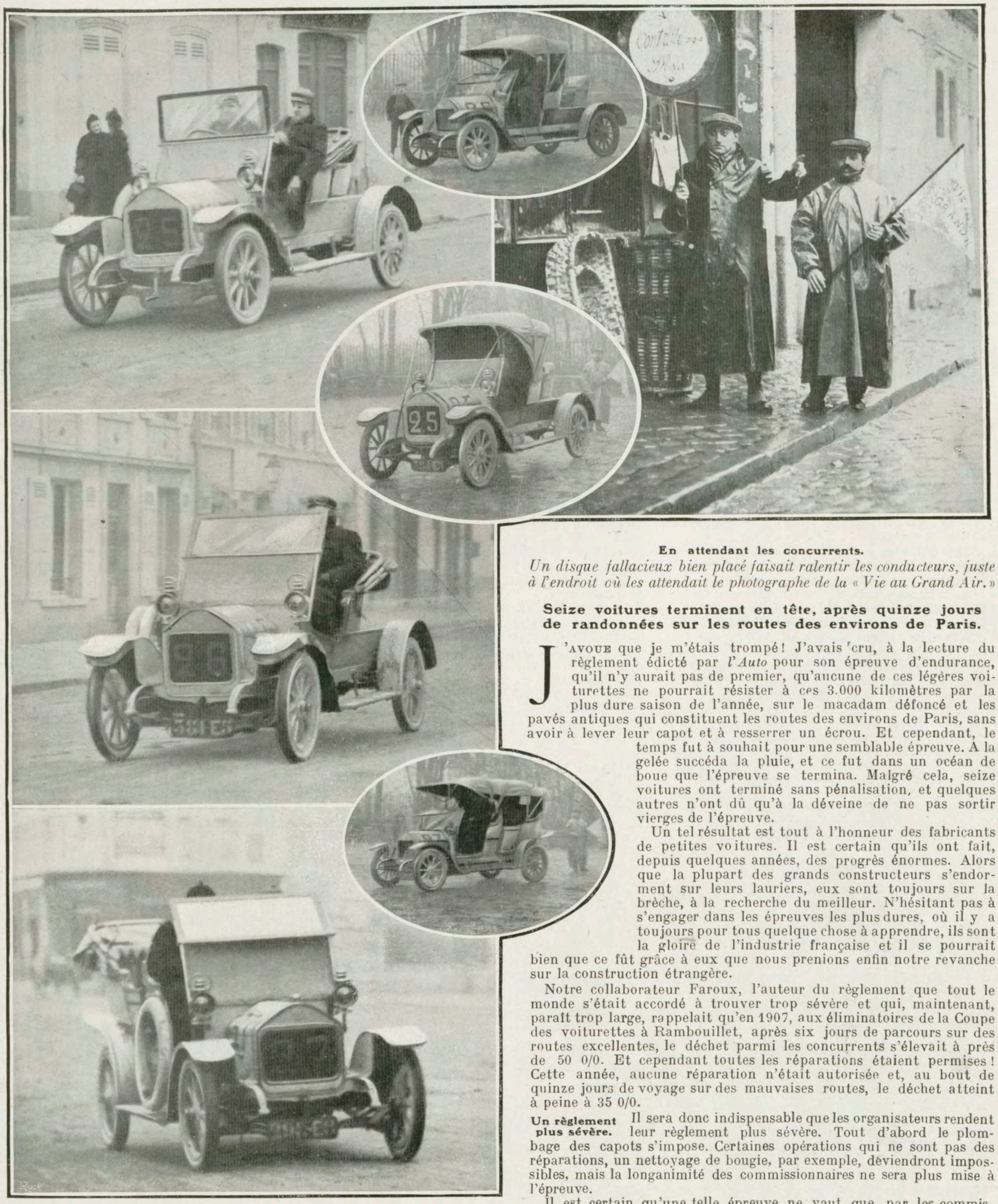
Un moment, quelques-uns ont pu envisager la nécessité de créer une épreuve qui aurait été, non pas un Grand Prix, puisque le Grand Prix est mort, mais une course réservée aux voitures d'un faible alésage et d'un poids réduit, de manière à ne pas limiter par la résistance des bandages les travaux de nos constructeurs. Même un règlement avait été établi : 90 d'alésage maximum pour 4 cylindres, 150 de course maximum, poids minimum à vide de 750 kilos. Beaucoup de constructeurs, principalement étrangers — c'est un signe — s'étaient ralliés avec enthousiasme au projet.

Mais voici autre chose. Ce n'est plus un mystère que de parler du mouvement de scission actuellement dirigé contre l'A. C. F. Une nouvelle Chambre syndicale s'est fondée, qui, par la valeur des unités qu'elle renferme, devra rapidement réduire les autres à la portion congrue. Son premier acte a été de déclarer qu'elle s'opposerait à toute course de vitesse organisée par d'autres qu'elle-même, ce qui tue dans l'œuf toute initiative.

Personne ne saurait prétendre sauver les gens malgré eux. Ce sont là des choses qu'il faut dire cependant...

C. FAROUX.

LES RELIABILITY TRIALS



En attendant les concurrents.

Un disque fallacieux bien placé faisait ralentir les conducteurs, juste à l'endroit où les attendait le photographe de la « Vie au Grand Air. »

Seize voitures terminent en tête, après quinze jours de randonnées sur les routes des environs de Paris.

J'avoue que je m'étais trompé! J'avais cru, à la lecture du règlement édicté par *l'Auto* pour son épreuve d'endurance, qu'il n'y aurait pas de premier, qu'aucune de ces légères voiturettes ne pourrait résister à ces 3.000 kilomètres par la plus dure saison de l'année, sur le macadam défoncé et les pavés antiques qui constituent les routes des environs de Paris, sans avoir à lever leur capot et à resserrer un écrou. Et cependant, le temps fut à souhait pour une semblable épreuve. A la gelée succéda la pluie, et ce fut dans un océan de boue que l'épreuve se termina. Malgré cela, seize voitures ont terminé sans pénalisation, et quelques autres n'ont dû qu'à la déveine de ne pas sortir vierges de l'épreuve.

Un tel résultat est tout à l'honneur des fabricants de petites voitures. Il est certain qu'ils ont fait, depuis quelques années, des progrès énormes. Alors que la plupart des grands constructeurs s'endorment sur leurs lauriers, eux sont toujours sur la brèche, à la recherche du meilleur. N'hésitant pas à s'engager dans les épreuves les plus dures, où il y a toujours pour tous quelque chose à apprendre, ils sont la gloire de l'industrie française et il se pourrait bien que ce fût grâce à eux que nous prenions enfin notre revanche sur la construction étrangère.

Notre collaborateur Faroux, l'auteur du règlement que tout le monde s'était accordé à trouver trop sévère et qui, maintenant, paraît trop large, rappelait qu'en 1907, aux éliminatoires de la Coupe des voiturettes à Rambouillet, après six jours de parcours sur des routes excellentes, le déchet parmi les concurrents s'élevait à près de 50 0/0. Et cependant toutes les réparations étaient permises! Cette année, aucune réparation n'était autorisée et, au bout de quinze jours de voyage sur des mauvaises routes, le déchet atteint à peine à 35 0/0.

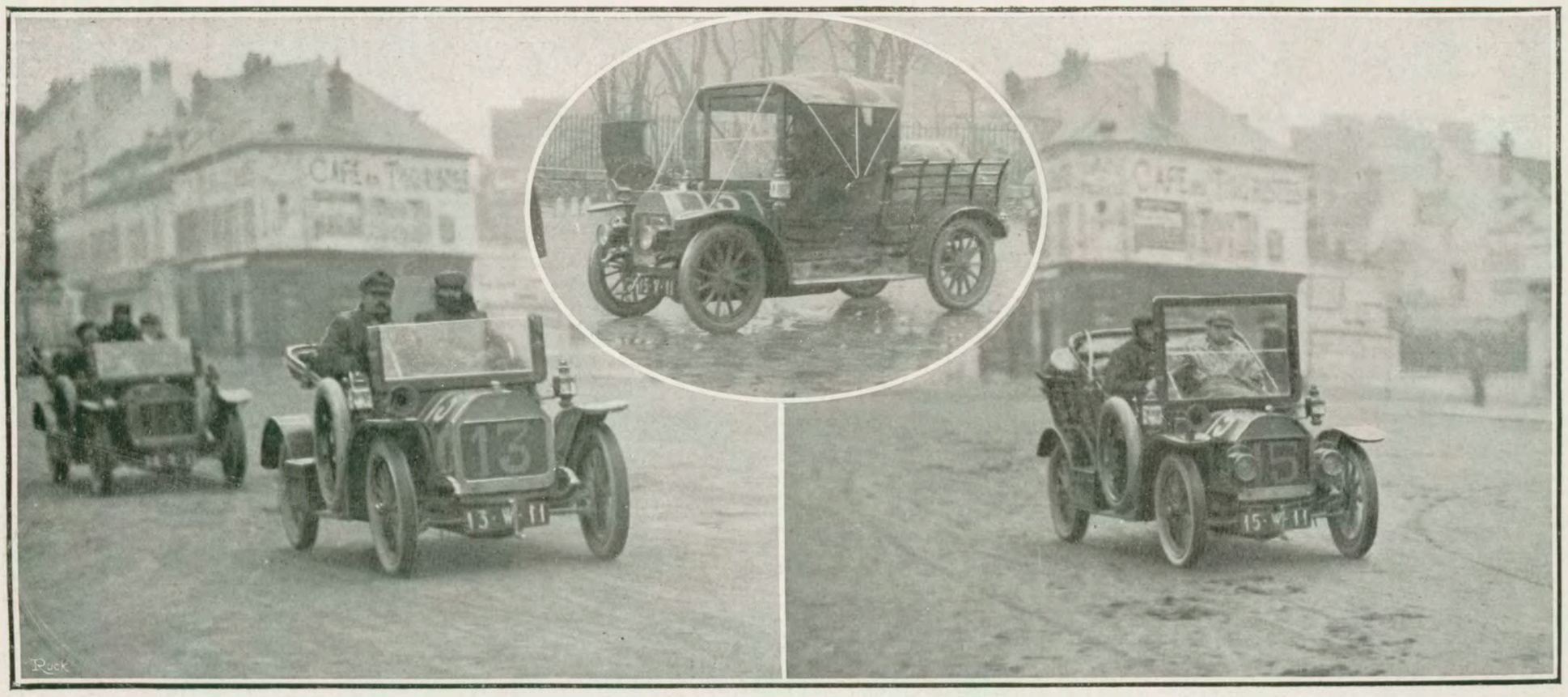
Un règlement plus sévère. Il sera donc indispensable que les organisateurs rendent leur règlement plus sévère. Tout d'abord le plombage des capots s'impose. Certaines opérations qui ne sont pas des réparations, un nettoyage de bougie, par exemple, deviendront impossibles, mais la longanimité des commissionnaires ne sera plus mise à l'épreuve.

Il est certain qu'une telle épreuve ne vaut que par les commissaires qui la surveillent et que quelques-uns se sont montrés au-dessous de leur tâche, non pas par ignorance, mais par insouciance.

D'autres, par contre, ont fait preuve d'une rigueur peut-être exagérée, en sorte qu'il y a, pour ainsi dire, compensation. Mais il vaudrait mieux, dans l'intérêt de tous les concurrents, qu'il ne subsiste

L'équipe Alcyon.

La seule qui termine au grand complet avec Barriaux (25), Olivier (26) et Tiercelin (27). Les petites photos montrent les capotes baissées, un jour de pluie. Moteur 4-cylindres 75/110, magnéto Bosch. (Pneus Dunlop, n° 27).



L'équipe des Barré.

Une des voitures fut éliminée par une collision. Les deux autres terminèrent : l'une se classa première, le camionnet, handicapé pourtant par sa charge. Moteur 4-cylindres 75/120. Magnéto Nilmelior. Pneus Hutchinson.

le moindre doute dans l'esprit de personne.

La vitesse moyenne minimum, aussi, était un peu faible; elle permettait aux concurrents de perdre trop de temps, certains qu'ils étaient de le rattraper. Il faudra, l'an prochain, exiger davantage.

Il serait bon, enfin, que l'on tînt compte, dans une certaine mesure, de la consommation. Sans vouloir exiger un contrôle quotidien, la consommation pourrait être examinée deux ou trois fois pendant l'épreuve et ne pas dépasser un maximum fixé. Il est certain que la dépense en essence est un des points sur lequel l'acheteur porte son attention et il est bon que les constructeurs apprennent à ne pas dédaigner ce petit côté de la question.

Petite revue des vainqueurs Nous allons passer en revue les heureux vainqueurs des premiers Trials français. A tout seigneur, tout honneur. Alcyon est le grand triomphateur de l'épreuve. MM. Surlot et Gentil sont les seuls dont les trois voitures arrivent au poteau avec un carnet vierge de toute pénalisation. Barriaux, Olivier et Tiercelin se sont montrés conducteurs habiles, mais les outils qu'on leur avait mis en mains les ont singulièrement aidés. Tous les trois ont terminé sans avoir besoin de descendre de leur siège autrement que pour mettre en marche. Ils ont pris bonne place à côté de leurs camarades qui ont fait triompher cette année, sur les routes, la bicyclette Alcyon.

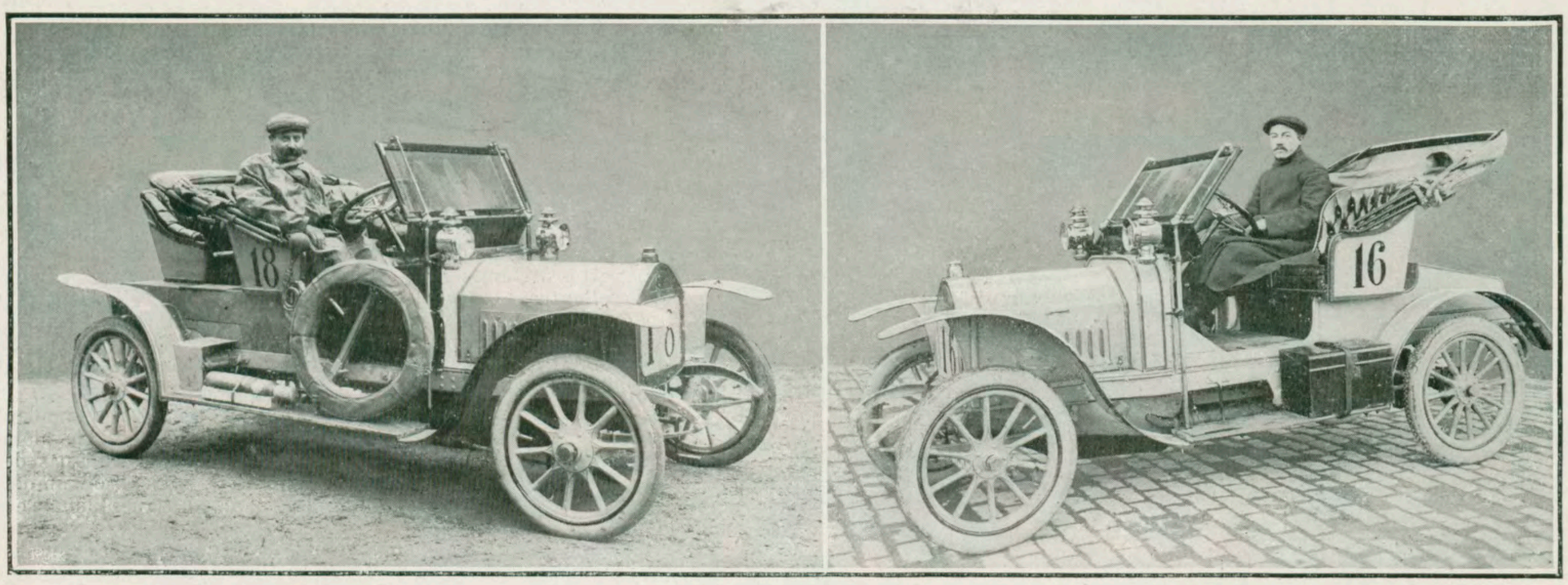
La performance de l'unique Demeester 12-chevaux 4-cylindres engagée par le constructeur de Courbevoie n'a pu étonner que ceux qui ne suivent pas de près la construction automobile.

Le fin mécanicien qu'est Demeester n'est pas un gros constructeur; il produit peu, car il est méticuleux et sacrifie la production au fini. Il faut bien qu'on sache que, pas plus dans ce concours que dans les courses qui ont vu ses voitures en ligne, Demeester n'a fait aucun effort spécial. Il a vu simplement un de ses clients, possesseur d'une de ses voitures depuis un an, s'engager et arriver en retard, de Flibeaucourt (Somme) au pesage et terminer première sous les yeux de Demeester lui-même, amusé.

Sizaire fut un déveinard. Deux de ses voitures furent éliminées de la première place par des accidents absurdes : un mécano qui laisse une soupape s'échapper de ses doigts sur le pavé où elle se fausse! La troisième a fini merveilleusement. Mais Sizaire avait eu depuis ses débuts trop de chance, pour qu'il n'arrivât pas qu'un jour celle-ci l'abandonne un instant.

Barré, le constructeur de Niort, fut également un des guignards des Trials. L'une de ses voitures fut pénalisée parce que sa courroie de ventilateur sauta. Cet incident, sans aucune espèce d'importance fut suivi d'un autre encore plus malencontreux : une des voitures de l'écurie, en faisant marche arrière, vint buter sur celle qui la suivait; résultat : fuite de radiateur et pénalisation. Mais le hasard fait quelquefois bien les choses. On sait que la voiture légère de Barré se transforme en deux places à pointe de course, double phaéton quatre places ou petit camion rapide. C'est justement ce dernier véhicule, le plus handicapé par son chargement qui, par la force des choses a fait la meilleure performance. Ceci prouve mieux que tout autre argument l'opinion qu'il faut avoir des Barré.

La Société des Automobiles Doriot, Flandrin et Parent, déjà victorieuse du dernier concours de fiacres, avait engagé trois voiturettes. L'une d'entre elles a été victime d'un éclatement de pneu qui lui a valu, dans un



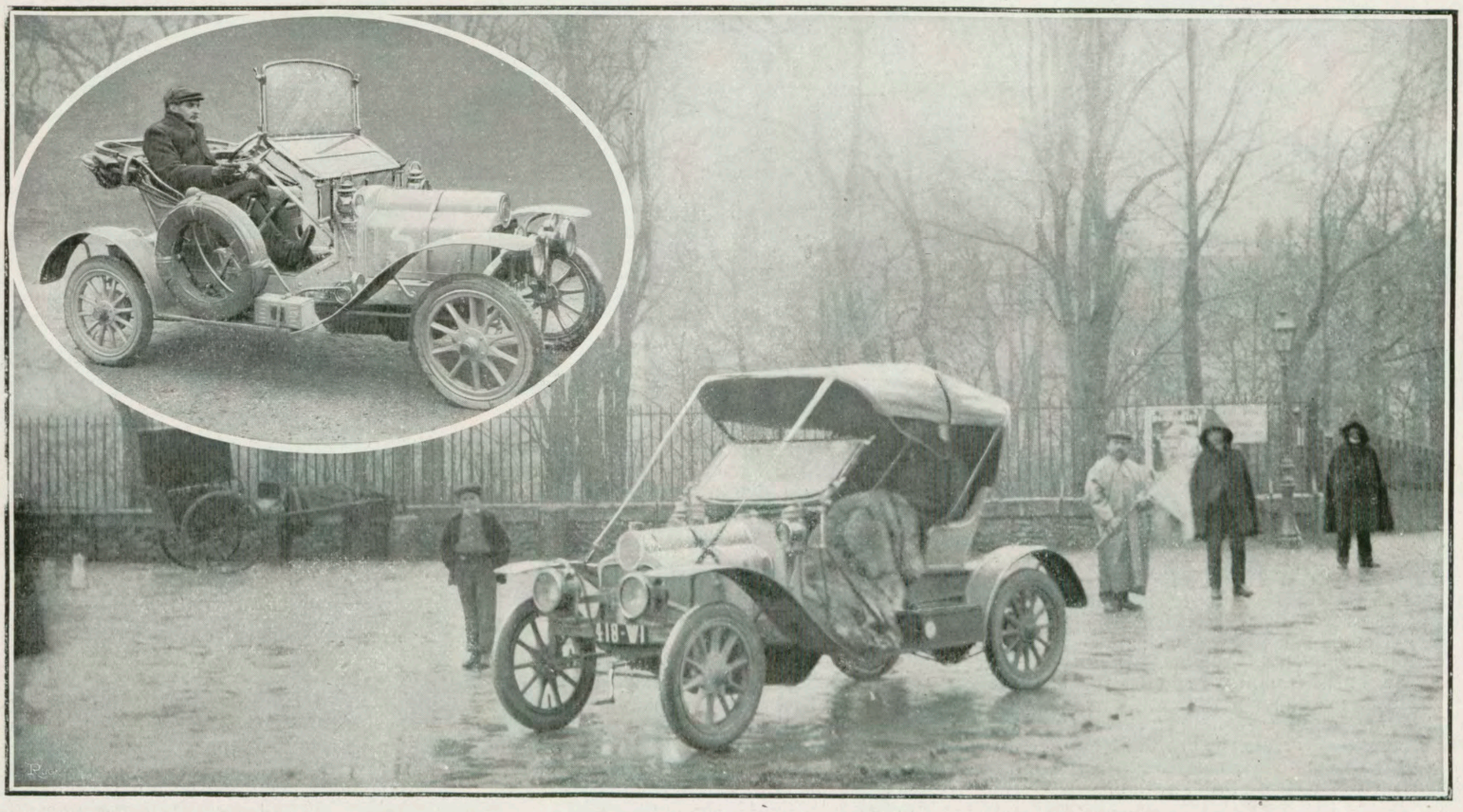
Une qui n'a guère eu de veine.

Les Doriot-Flandrin et Parant ont eu une de leurs voitures classée première. Les autres n'ont pas pu passer à travers la guigne. Moteur 4-cylindres 70/120. Magnéto Bosch. Pneus Continental.

LES RELIABILITY TRIALS

Une voiture partie : une arrivée.

Demeester n'avait mis en ligne qu'une seule voiture, arrivée au pesage à la dernière minute. Elle a couvert les 15 étapes d'une façon merveilleuse et a fini sans pénalisation. Moteur 4-cylindres 75-110. Magnéto Unterberg (U. H). Pneus Edeline.



Celle qui a triomphé de la guigne.

Pour la première fois depuis des années, la veine a abandonné les Sizaire et Naudin. Ce qu'a fait le n° 3, conduit par Court, montre ce qu'auraient pu faire les deux autres et ce que font tous les jours les voitures des clients. Le moteur monocylindrique démontre qu'il pouvait le disputer en souplesse aux meilleurs quatre cylindres. Monocylindre 120/120. Magnéto Nilmelior. Pneus Continental.

caniveau, de voir se retourner ses jumelles de ressort. A part cet incident, sa performance fut sans histoire.

La deuxième, par suite d'un choc, a eu une légère fuite de radiateur qui lui a valu une pénalisation qui n'a rien à voir avec l'état mécanique de la voiture. La troisième, enfin, termina comme elle avait commencée et fut classée première.

Il est regrettable qu'aucune des voitures légères D. F. P. n'ait été engagée, car elle aurait fait une démonstration aussi probante de sa valeur que la voiturette, en vertu du vieil adage : Qui peut le plus peut le moins.

Sur trois voitures, Corre-La Licorne en a deux premières. La troisième ne fut éliminée qu'à la suite de l'emploi d'une mauvaise essence. L'une des deux autres fut la seule voiture avec carrosserie fermée de l'épreuve. Elle fut très remarquée. Il est bon de faire ressortir que cette carrosserie à conduite intérieure, très confortable, ne pèse que 50 kilogs de plus qu'un double phaéton ordinaire.

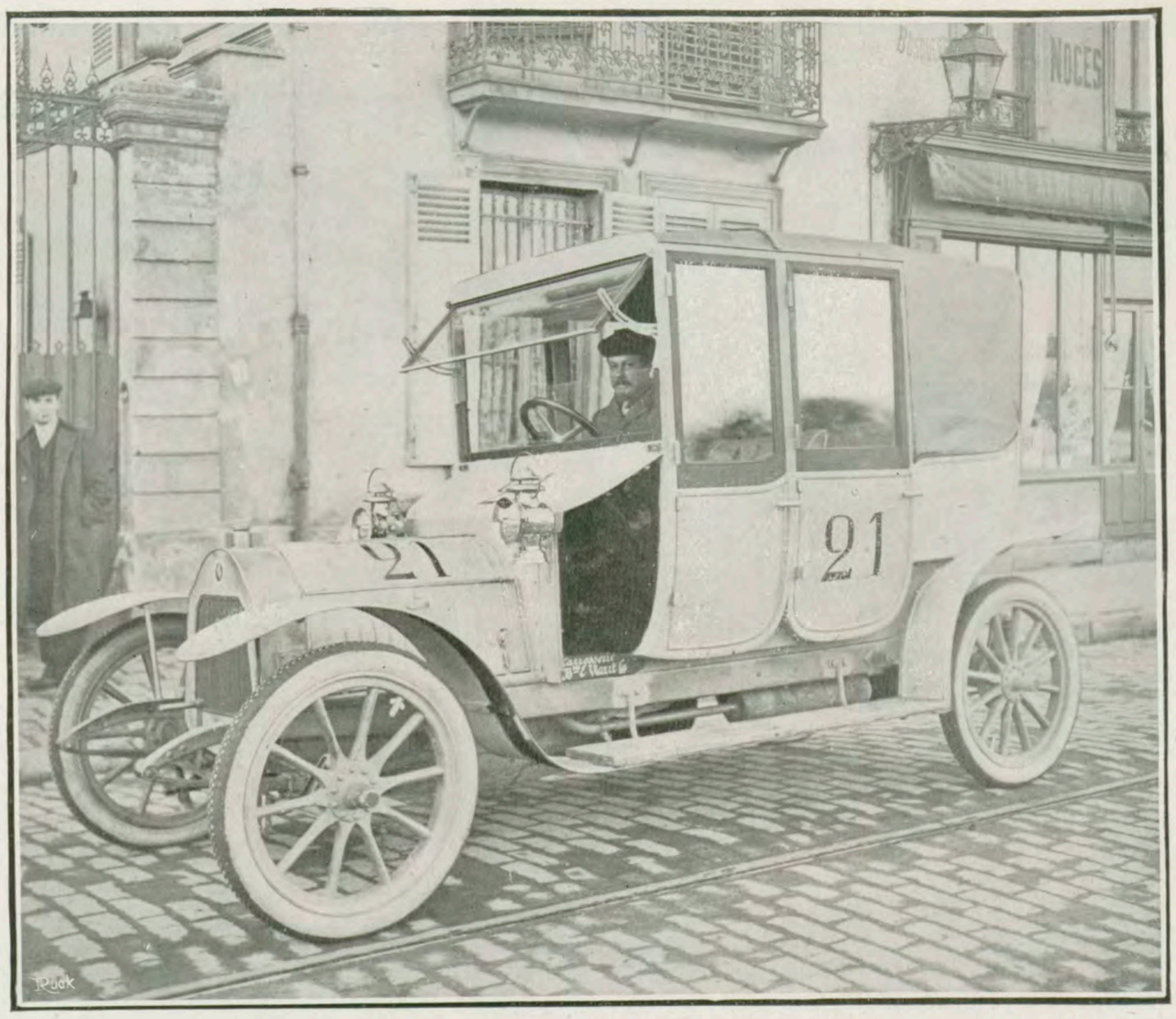
Une des caractéristiques du concours fut qu aucune pénalisation ne fut enregistrée du fait d'un allumage défectueux, source de tant d'ennuis, il y a peu de temps encore, pour les malheureux chauffeurs. Bosch compte sept vainqueurs. Nilmelior six ; toutes deux ont remarquablement fonctionné. Les Demeester et les Turicum étaient munies de la magnéto U. H. qui peu connue encore, fait ainsi un beau début en concours public.

Les pneumatiques enfin : Continental, Michelin, Dunlop, Hutchinson, Edeline, ont été au-dessus de tout éloge.

Voilà donc une épreuve bien installée au calendrier automobile. Souhaitons que l'*Auto* l'élargisse l'an prochain et y ajoute les voitures. Ainsi ce sera parfait.

Puisqu'il semble bien que nous n'aurons pas encore, la saison qui vient, de grandes courses de vitesses montrons du moins, par des concours judicieusement réglés, que l'industrie française ne le cède en rien à celle de l'étranger.

F.-A. Wheel.



La seule carrosserie fermée du concours.

La carrosserie Vicart à conduite intérieure de la Corre-La Licorne, classée première, fut très remarquée. Elle fit, chaque jour, les délices du commissaire assez heureux pour y avoir une place marquée. Moteur 4-cylindre 66/100. Magnéto Bosch. Pneu Michelin.

LA "VIE AU GRAND AIR" EN 1910

Le programme de la *Vie au Grand Air* en 1910 comporte des attractions nombreuses parmi lesquelles les Mémoires de Fitzsimmons, ainsi que des numéros spéciaux et une collaboration de premier ordre.

C'est, nos lecteurs le savent, de tradition à la *Vie au Grand Air* de faire mieux chaque année. Vous savez, amis lecteurs, ce que nous avons déjà fait pour vous. Par l'adoption du papier couché, qui a remplacé l'an dernier le papier glacé ordinaire, nous avons transformé la *Vie au Grand Air* en le plus luxueux des hebdomadaires. De plus, il n'en est pas un qui l'égale pour la netteté et le fini des illustrations. Nous voulons aujourd'hui qu'il soit également le plus intéressant. Et pour commencer l'année de la façon la plus captivante, nous allons dès le prochain numéro publier

Les mémoires du célèbre boxeur
Robert Fitzsimmons,

qui fut, on peut le dire, l'un des meilleurs boxeurs que l'on ait pu voir et dont les aventures passionneront, nous n'en doutons point, nos lecteurs. Car, grâce à sa longue carrière, qui comporte plus de 300 combats, Fitzsimmons parlera de tous les faits et gestes des boxeurs, et racontera toutes les anecdotes du ring de 1880 à 1908. L'ancien Champion du Monde est bien le plus qualifié pour donner une histoire complète de la boxe, et ses mémoires sensationnels, traduits et adaptés par Jacques Mortane, seront lus par tous les sportsmen.

Notons que toutes ces attachantes péripéties seront illustrées par des photographies et par des dessins de Henri Mahut, un des plus spirituels maîtres de l'illustration.

ø ø ø

Notre collaboration artistique. Nous nous sommes adressés, pour l'année 1910, aux meilleurs dessinateurs de notre époque et dont quelques-uns au moins sont pour nos lecteurs de vieilles connaissances. C'est ainsi que chaque fois que nous aurons besoin de retracer par le dessin un événement mémorable du sport, nous publierons des œuvres de parfaits artistes, tels que :

Georges Scott	René Philipp
René Lelong	Henri Mahut
de Parys	Johanson, etc., etc.

ø ø ø

Nos numéros spéciaux et nos suppléments. Dès qu'un événement sportif méritera d'être commémoré de façon spéciale et attirera l'attention du monde entier, nous nous empresserons, comme nous l'avons fait à l'occasion du Salon de l'Aéronautique et de la Grande Semaine de Reims, de publier des numéros spéciaux ornés de pages en deux et trois couleurs.

Nos abonnés recevront, sans augmentation de prix, ces numéros doubles. Ils recevront également le numéro de Noël, en couleurs, vendu 2 francs, ce qui constitue pour eux un avantage considérable.

ø ø ø

Nos collaborateurs. Comme par le passé, nous continuerons à faire appel aux personnalités les plus compétentes de chaque sport pour commenter chaque événement, pour dégager de chaque fait les conséquences et la philosophie qui en découlent. C'est ainsi que nos lecteurs liront avec plaisir des articles signés de :

Santos-Dumont	Levavasseur	J.-J. Jeffries
Farman	Decugis	Joe Jeannette
Archdeacon	Petit-Breton	Shrubb
De la Vaulx	Barat	Ch. Hitte
Brasier	Willie Lewis	De Fleurac

En outre, nous aurons à l'étranger des correspondants spéciaux qui nous tiendront au courant du mouvement sportif de leur pays et écriront pour nos lecteurs les plus attachantes chroniques. C'est ainsi que pour l'Amérique Dan Mac Ketricke, rédacteur à l'*Evening World ;* John Kelly, rédacteur au *Philadelphia Times*, nous renseigneront sur tous les athlètes américains et en particulier sur le sport si intéressant de la boxe.

Pour l'Angleterre, les fins chroniqueurs et célèbres joueurs:

H.-F. Lappwerth et Gwyn Nicholls

nous ont promis leur collaboration.

Enfin vous retrouverez parmi nous les collaborateurs habituels de la *Vie au Grand Air* que vous avez su si souvent apprécier :

Charles Faroux	Henri Petit
Victor Breyer	Marcel Viollette
François Peyrey	Jacques Mortane
J. J.-Renaud	Henri Dispan

et qui continueront, comme par le passé, à écrire pour vous les articles les plus documentés.

ø ø ø

Quelques modifications. Le propre d'un organe vivant est d'évoluer. C'est pour cela que nous avons quelque peu changé la formule ordinaire de la *Vie au Grand Air*. C'est ainsi que nous avons confié à notre collaborateur Henri Petit le *Petit Dictionnaire sportif* qui, tous les quinze jours, renseignera fort exactement les lecteurs sur les nouveautés mécaniques et sur tout ce qui pourra les embarrasser au point de vue automobile et sportif.

La Vie au Grand Air.

LE STADE ET LE S.C.U.F. FONT MATCH NUL

Un dribbling du S. C. U. F.

L'équipe du S. C. U. F. a livré au Stade une de ses plus rudes batailles du Championnat, puisqu'elle n'a pu faire mieux que le match nul. Ses avants furent merveilleux et dix fois manquèrent l'essai de quelques centimètres. On les voit ici qui chargent en dribblant la balle.

Une sortie de mêlée.

Theuriet fut l'un des plus remarqués parmi les trente joueurs du S. C. U. F. et du Stade. Grâce à lui, les trois-quarts blancs et noirs eurent souvent l'occasion de jouer.

Une charge du Stade.

Le Stade fournit également un jeu très convenable. Il eut de savantes combinaisons et d'astucieux déplacements de jeux, mais qui tous échouèrent sur la défense du Sporting.

Par son match nul, l'équipe du Sporting-Club Universitaire a gagné, dans son match contre le Stade, ses galons de grande Equipe. Il est d'ailleurs juste de dire qu'elle y avait déjà fortement travaillé au cours de toutes les parties jouées à l'aller du championnat.

Nous en sommes particulièrement heureux. Non point que nous ayions voué une haine spéciale aux deux grands clubs que sont le Racing et le Stade, mais parce qu'avec le S. C. U. F. triomphe toute la jeune génération des joueurs de rugby, qui eurent besoin d'une ardeur et d'une vaillance peu ordinaires pour arriver à se tailler leur place au soleil, malgré la formidable coalition du Racing et du Stade. Nous nous réjouirons de même, quand le S. C. U. F. sera, à son tour, défait par quelque obscure équipe ayant végété dans les rangs les plus bas de la première série, voire même les limbes de la deuxième ou troisième série. Cela prouvera en effet qu'avec du courage et de la persévérance, on peut arriver à tout, et cela prouvera également que le rugby fait en France d'indéniables progrès, puisque les équipes de valeur augmenteront tous les jours.

Le S. C. U. F. n'a pas joué, au cours de cette partie de championnat, le plus joli jeu de la saison. On ne saurait lui en tenir rigueur. En de pareilles occasions, un énervement bien compréhensible nuit à la sûreté du jeu et à la beauté du style. Néanmoins, les Noirs et Blancs firent de jolies choses. Quant à la défense, elle fut impeccable et les Néo-Zélandais stadistes n'étaient pas plutôt en possession du ballon qu'ils étaient projetés à terre avec une maëstria remarquable. Quant aux vaillants avants universitaires ils furent — et surtout en fin de partie — merveilleux. D'une ténacité de bouledogue, ils suivaient le ballon comme autant d'enragés et plus de dix fois furent sur le point de marquer, marquant même, mais après des en avants ou des off-side — à ce que l'on prétend, car pour nous, cet off-side reste des plus hypothétiques.

Quant au Stade il a fait certainement preuve, contre le S. C. U. F., de plus de résistance que pendant son match contre le Racing. Malheureusement, la fameuse tactique empruntée aux antipodes n'est pas absolument au point. La formation de la mêlée est bien conforme aux principes, mais il manque encore aux joueurs à savoir rattraper les passes en vitesse et autres petites astuces. Ce sont des détails qui ont leur importance.

Henri Dispan.

La Vie au Grand Air

DE BUC A CHARTRES PAR LA VOIE DES AIRS

MAURICE FARMAN PASSE AU-DESSUS DE LA VALLEE DE LA VOISE

Le record des voyages aériens vient d'être battu brillamment par Maurice Farman. Peu connu du grand public, loin duquel il travaille dans le silence et la solitude de son aérodrome de Buc, l'excellent aviateur, qui fut un de nos maîtres du volant, est un modeste et un sauvage. Jamais on ne le vit prendre part à aucun concours, ni disputer aucun prix. Sa dernière performance vient cependant de le rendre célèbre aux yeux même de la foule. Parti de Buc sans avoir prévenu personne de son intention, il alla atterrir de l'autre côté de Chartres, où son appareil a trouvé un refuge dans un hangar situé sur le terrain de manœuvres où il voisine avec deux autres oiseaux artificiels. Un de nos photographes a pu le saisir au moment où il passe au-dessus de Gallardon dans la pittoresque vallée que dominent le clocher de la vieille église et la tour du donjon féodal. Dans le médaillon, l'aviateur et son premier mécanicien, Derome, consultent la carte.

APRÈS LE MATCH

Le match Joe Jeannette-Sam Mac Vea s'est terminé par un match nul ✍ Ce qu'il faut penser de la décision de l'arbitre ✍ Ce que déclarent les principaux intéressés et les compétences ✍ Un match au finish aurait eu un résultat différent ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Joe Jeannette.

Le vainqueur, de l'avis presque unanime des sportmen interviewés.

Le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air* nous a empêchés de donner la semaine dernière le compte rendu du match Joe Jeannette-Sam Mac Vea. Mais l'importance de l'événement est suffisamment grande pour que nous en parlions aujourd'hui sans paraître reprendre l'histoire ancienne.

Ce combat avait attiré une foule considérable au Cirque de Paris. Jamais assistance plus nombreuse, plus mondaine, n'avait été remarquée dans l'immense hall. Il était impossible de trouver la moindre place du ring jusqu'au centre. La recette dépassa cent mille francs.

La soirée légitima-t-elle cet empressement? Je prétends que oui en toute impartialité et ce, pour plusieurs raisons; les deux nègres nous firent assister à une boxe merveilleuse de science et de force, ils nous prouvèrent qu'ils étaient très près l'un de l'autre, mais que Joe Jeannette était, sans contestation possible, le meilleur des deux.

Sam Mac Vea lui-même est de cet avis.

Le public français ne possède pas encore au point de vue boxe une éducation très poussée. Il s'imagine que du moment qu'il s'agit d'un combat, les hommes doivent être horriblement mutilés lorsqu'arrive le coup de gong final. Or, ces scènes de massacre ne sauraient se produire qu'entre pugilistes d'une valeur bien différente : là, l'un des deux martèle son adversaire avec une telle puissance qu'il le fait saigner abondamment.

Et d'ailleurs, c'est justement ce qui se produisit l'autre jour. Mais il fallait être près du ring pour s'en apercevoir et observer les longues traînées de sang qui empourpraient le visage de Sam. C'est pourquoi, certains ont écrit que le Californien n'avait pas saigné. Et je vous assure qu'à partir du douzième round, moment où Joe commença à le blesser, Sam Mac Vea versa des torrents de sang de la bouche et du nez.

Pour que des hommes aussi bien entraînés, aussi endurants, parviennent à se blesser ainsi, il faut qu'ils frappent avec une force peu commune.

La prudence de Joe Jeannette. Remarquez également que Joe Jeannette avait toujours été mis knock-down par Sam Mac Vea dans toutes leurs rencontres jusqu'ici. Dans un combat au finish peu importe, mais dans un match limité, il faut être prudent. L'homme qui foule le plancher risque bien de voir rendre la décision contre lui. Il fallait donc empêcher Sam Mac Vea de toucher de façon décisive. Joe n'eut donc qu'un objectif : éviter le mieux possible les attaques de son adversaire et riposter aussi durement qu'il le pouvait. Je crois qu'il ne pouvait faire mieux.

Il nous fit assister à des esquives merveilleuses de science et d'à-propos. Et chaque fois il rentrait, touchant surtout au flanc, qu'il sait être le point sensible de Sam Mac Vea.

Quand à Sam, sa tactique était de frapper très dur pour tâcher de knock-outer Jeannette. Il fit son possible, il porta des coups terribles que Joe eut le bonheur d'éviter.

Jusqu'ici, il a été de bon ton pour les grands matches de faire appel aux lumières des arbitres d'outre-Manche. Quelle erreur! Lors de la première rencontre entre Joe Jeannette et Sam Mac Vea, nous eûmes affaire à un homme qui donna la victoire tout d'abord à Joe, puis qui se reprit et proclama Sam vainqueur. Cette fois-ci, M. Hulls, délégué pourtant par le *Sporting Life*, mécontenta nombre de sportsmen en décrétant match nul, là où Joe avait eu à mon avis, un avantage indiscutable.

Contentons-nous donc à l'avenir de notre arbitre national Emile Maitrot qui, certainement, est le meilleur referee que nous ayons vu jusqu'ici en France.

Il nous a semblé intéressant d'avoir l'opinion de quelques compétences sur ce combat.

Ce que dit Joe Jeannette. — Je suis furieux de la décision, nous a dit Joe Jeannette. J'étais indiscutablement le vainqueur du match et j'ignore quelle aberration a fait déclarer à l'arbitre : « Match nul! » J'étais certainement le meilleur et je m'étais préparé de façon tout à fait sérieuse pour ce combat. Sam Mac Vea également était au mieux de sa forme. Je voulais triompher, j'ai fait tout pour y parvenir. Tous les spectateurs l'ont constaté, sauf cet arbitre bizarre.

J'ai tiré cependant un enseignement de cette rencontre : jamais je ne parviendrai à mettre knock-out Sam Mac Vea : il est trop dur. Mais je le battrai toujours au finish. Seulement mon adversaire, qui le sait aussi bien que moi, ne le veut pas.

L'opinion de Sam Mac Vea. Sam Mac Vea, qui ne se contente plus d'être champion du ring, mais de l'Olympia, reconnaît très loyalement la valeur de son rival.

— Je ne puis venir à bout de cet homme si le match excède 20 reprises. Je ne consentirai plus à le rencontrer dans d'autres conditions. J'ai été étonné des progrès qu'il a accomplis depuis l'année dernière. J'avoue que je l'ai trouvé meilleur que moi l'autre soir et que je ne m'attendais pas complètement à la décision de l'arbitre.

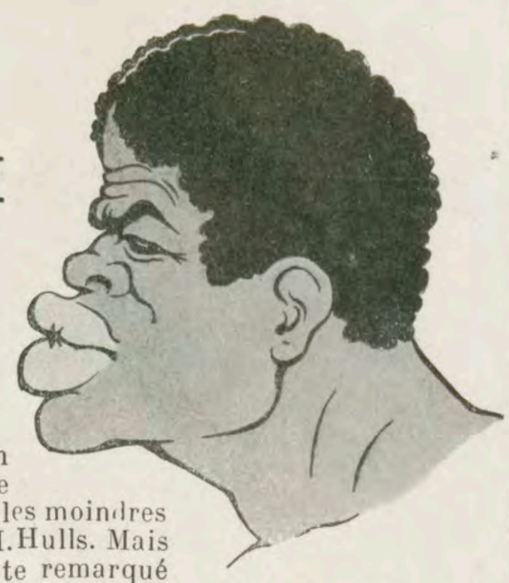
Les seconds de Jeannette parlent. — Joe Jeannette n'est pas aimé en Angleterre, nous dit M. Dan Mac Ketrick. L'année dernière, quand il est allé boxer chez vos voisins, craignant que la recette soit inférieure à la bourse qu'il avait réclamée, il a demandé à être payé avant de monter sur le ring. Aussi les Anglais lui tenaient-ils rigueur d'avoir employé un procédé qui leur est habituel. Je ne puis attribuer qu'à ce fait la décision par trop partiale de l'arbitre, sans quoi je serais obligé d'admettre qu'il ignore les règles fondamentales de la boxe.

— Sam Mac Vea était battu sans l'ombre d'un doute, déclare Lewis. Il ne se tenait plus qu'à force d'énergie et de courage. Depuis le quinzième round, il était battu. Avant, c'était le match nul qui s'imposait. Jeannette a fait là l'un des plus beaux, des plus scientifiques combats de sa carrière. Et s'il se trouve des personnes n'étant pas de cet avis, c'est que le public français n'est pas encore aussi sportif que je le croyais. Il est certain qu'un match entre deux hommes aussi adroits que les antagonistes de l'autre soir ne peut nous faire assister aux scènes bestiales des matches Stewart-Jewey Smith, Charley Hitte-Curzon, par exemple : c'était de la très belle boxe, un véritable régal pour les sportsmen.

— Je croyais bien a la victoire de mon maître, assure Jim Stewart. Il avait dominé avec une telle facilité, l avait mis la tête et les flancs de Sam Mac Vea dans un tel état, que j'étais convaincu qu'il allait être déclaré vainqueur.

L'opinion d'un arbitre. M. Emile Maitrot, l'arbitre français que l'Angleterre peut nous envier et auquel elle ferait bien de faire appel pour les grands matches, est également partisan de la victoire de Joe Jeannette :

— J'espérais, nous a-t-il dit, prendre une bonne leçon d'arbitrage et je notais les moindres gestes de M. Hulls. Mais j'ai bien vite remarqué que ce n'était point un excellent professeur. Le pauvre homme, comme il avait l'air préoccupé, comme il semblait s'ennuyer! Il méditait et inscrivait ses méditations sur son bloc-notes. Je croyais qu'elles se rapportaient au match et je pensais qu'il s'y reporterait avant de donner sa décision : pas du tout! Après tout, elles étaient peut-être relatives au combat et c'est pourquoi — ne les ayant pas revues — qu'il a décrété cet étonnant draw auquel personne ne s'attendait. J'ai vu nettement la victoire de Jeannette et si j'avais arbitré, c'est en sa faveur que j'aurais rendu ma décision.



Sam Mac Vea.

Dont la puissance n'a pu venir à bout de la science de Joe Jeannette.

Ce que dit John Kelly. Notre confrère de Philadelphie, John Kelly, manager de Kubiak et de Charley Hitte, est, lui aussi, d'avis que Jeannette a triomphé :

— Le combat fut peut-être monotone, nous a-t-il dit, mais il n'y a là rien d'étonnant. Deux hommes qui se tiennent d'aussi près et qui ont autant d'intérêt de triompher sont obligés de s'observer et de faire attention à ne jamais laisser passer un coup qui puisse mettre fin à leurs espérances. De plus, deux poids lourds ne peuvent pas mener la danse avec autant de vitesse que des poids légers, surtout lorsqu'ils doivent soutenir un combat d'une heure et demie. Sam Mac Vea, qui est pourtant un homme résistant, n'en pouvait plus dès le vingt-cinquième round, tandis que Joe semblait plus frais à mesure que le combat s'allongeait. Si le match s'était disputé en trente-cinq reprises, Sam n'aurait pu aller jusqu'au bout.

L'opinion de Kubiak et Hitte. Les deux Américains sont également partisans de la victoire de Jeannette, mais ils reconnaissent que le match n'a pas été passionnant :

— Nous aurions cru que la bataille serait plus dure. Les deux hommes auraient pu faire mieux. et se délivrer une correction plus sévère.

Les coups de Mac Vea étaient très durs, mais Jeannette les a merveilleusement bloqués. Ceux de Jeannette également frappaient sec, mais on ne se fait pas une idée de la résistance du Californien : seuls les coups au flanc parvenaient à l'endommager. Et quoiqu'il eût la figure complètement en sang, un œil tuméfié, nous croyons que ce sont les kidneys-punches qui l'auraient fait abandonner si le combat avait seulement duré deux ou trois reprises de plus.

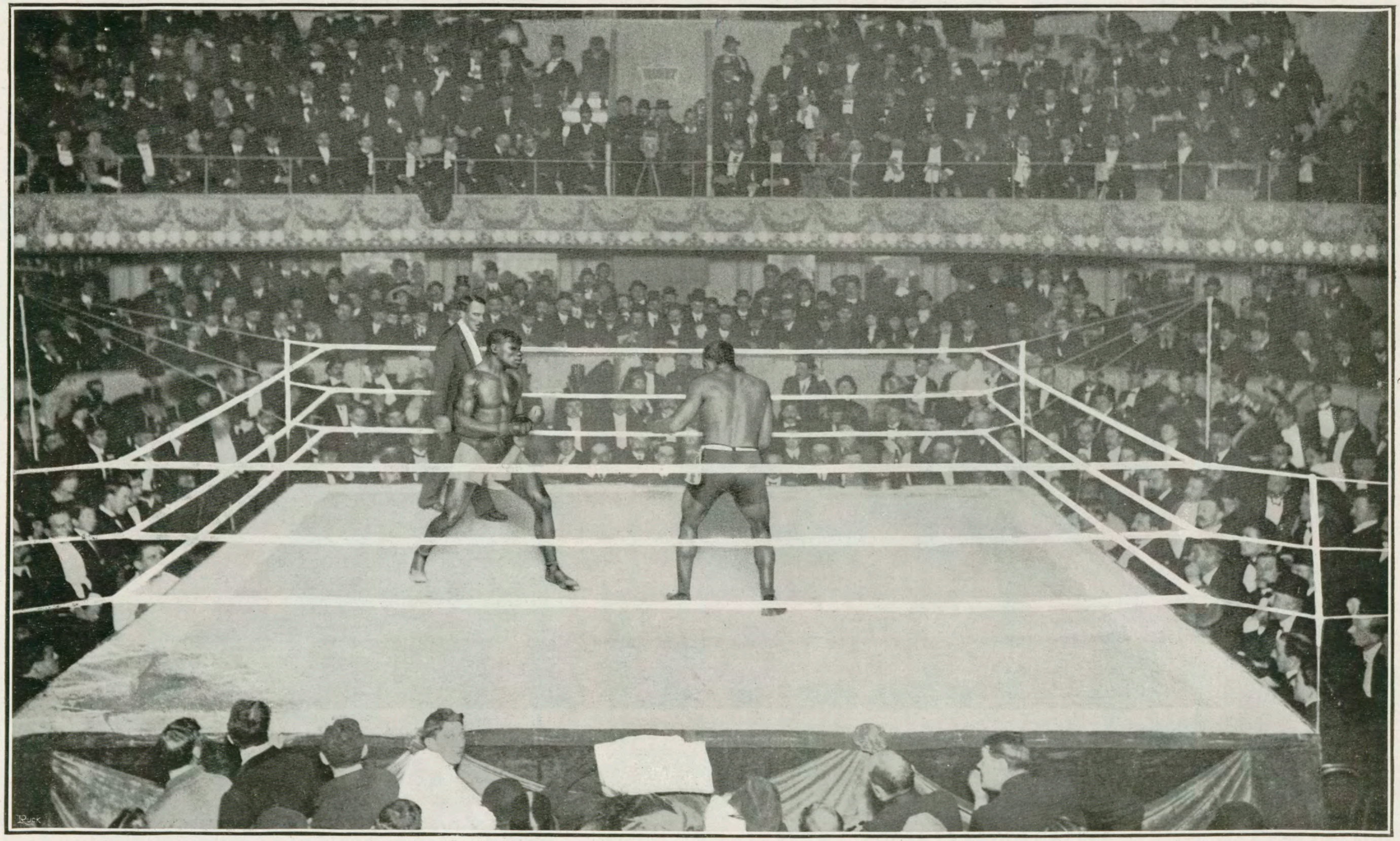
L'opinion de Louis Doerr. — Le combat fut monotone, lent, très lent, nous déclare l'excellent professeur Louis Doerr, que nous avons été voir dans sa coquette salle où Peter Brown et Bernstein donnent des leçons. Les combattants s'observaient trop, et je crois que si Joe Jeannette avait eu moins peur d'encaisser le coup dur, il aurait pu forcer Sam Mac Vea à abandonner avant le trentième round. D'ailleurs, ce n'était plus qu'une question de temps, et si le match avait duré quelques rounds de plus, Sam aurait été obligé de s'incliner une nouvelle fois devant la science et l'adresse de son adversaire.

Comme on le voit, les opinions sont à peu près unanimes, mais le public français a bien besoin encore de leçons de sport.

(Dessins de Courtichoux). JACQUES MORTANE.

La Vie au Grand Air

SAM ET JOE NE PEUVENT SE BATTRE



Sam Mac Vea. Joe Jeannette.

LE MATCH JOE JEANNETTE - SAM MAC VEA

Le combat, en trente rounds, qui mettait aux prises les deux fameux nègres n'en fut pas un à proprement parler. Les deux adversaires, qui jouaient là une fort grosse partie, furent d'une extrême prudence et, bien que ne se ménageant pas, nous firent assister à une superbe exhibition plutôt qu'à une vraie bataille. Au début, Sam prenait une très faible avance. Dans les derniers rounds, Jeannette s'assurait un incontestable avantage, ce que la face tuméfiée de son adversaire prouvait surabondamment. L'arbitre déclara match nul.

LA COURSE DES SIX JOURS

Par WALTER RUTT

Pour la seconde fois, le fameux sprinter allemand vient d'inscrire son nom sur le palmarès des Six Jours de Madison Square. Il est le seul Européen ayant réussi cet exploit. Il est également le seul homme ayant perdu un tour par un changement d'équipe et ayant triomphé d'un tour sur tout le peloton.

Je ne vous cacherai pas un seul instant le bonheur que j'ai éprouvé en passant en triomphateur le poteau d'arrivée à la 144e heure de la longue randonnée. C'est la seconde fois que pareille joie m'arrive et je vous garantis que c'est une récompense qui vous fait vite oublier les fatigues provoquées par l'effort constant que vous devez fournir.

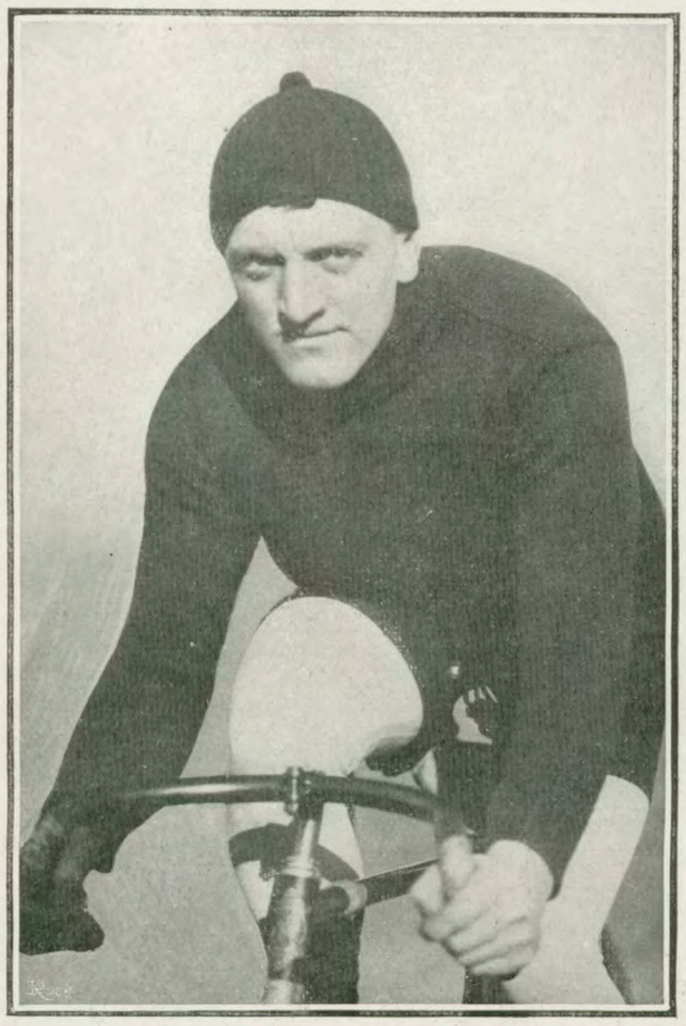
Laissez-vous vous rappeler dans quelles conditions Stol fut obligé d'abandonner, et comment je faillis moi-même lâcher pied, malgré ma volonté bien arrêtée de gagner.

Le petit Hollandais Stol m'avait relayé avec cette adresse qui faisait l'admiration de toute la foule. Il marchait avec une aisance extraordinaire. Tout à coup, Keegan s'endort sur sa machine et tombe, pour dormir plus commodément sur la piste. Malheureusement, il entraînait mon équipier dans sa chute. Courageux à l'excès, Stol, qui s'était blessé au genou, se relève immédiatement, et repart.

Hélas! au bout de quelques minutes, il se massait la rotule et ne pédalait plus que d'une seule jambe, mais le pauvre garçon voulait que je me repose. Il désirait tenir le plus longtemps possible et restait en selle malgré la souffrance qu'il endurait. Pendant ce temps-là, je dormais à poings fermés.

Mais pas pour longtemps. Vers onze heures et demie, la douleur était telle que Stol était forcé de descendre. Lui ne voulait pas abandonner, mais ses soigneurs, remarquant les progrès du supplice qu'il endurait, employèrent toute leur énergie pour y mettre fin.

Pendant ce temps-là, avec de multiples précautions, on venait me réveiller et me prévenir qu'il fallait remonter et continuer. Aussitôt, j'entrevois le malheur qui m'atteint. Cela marchait trop bien, il fallait que le sort vienne nous jouer un de ces tours dont il est coutumier. Je demandais à mes soigneurs ce qui était arrivé.



Walter Rutt.

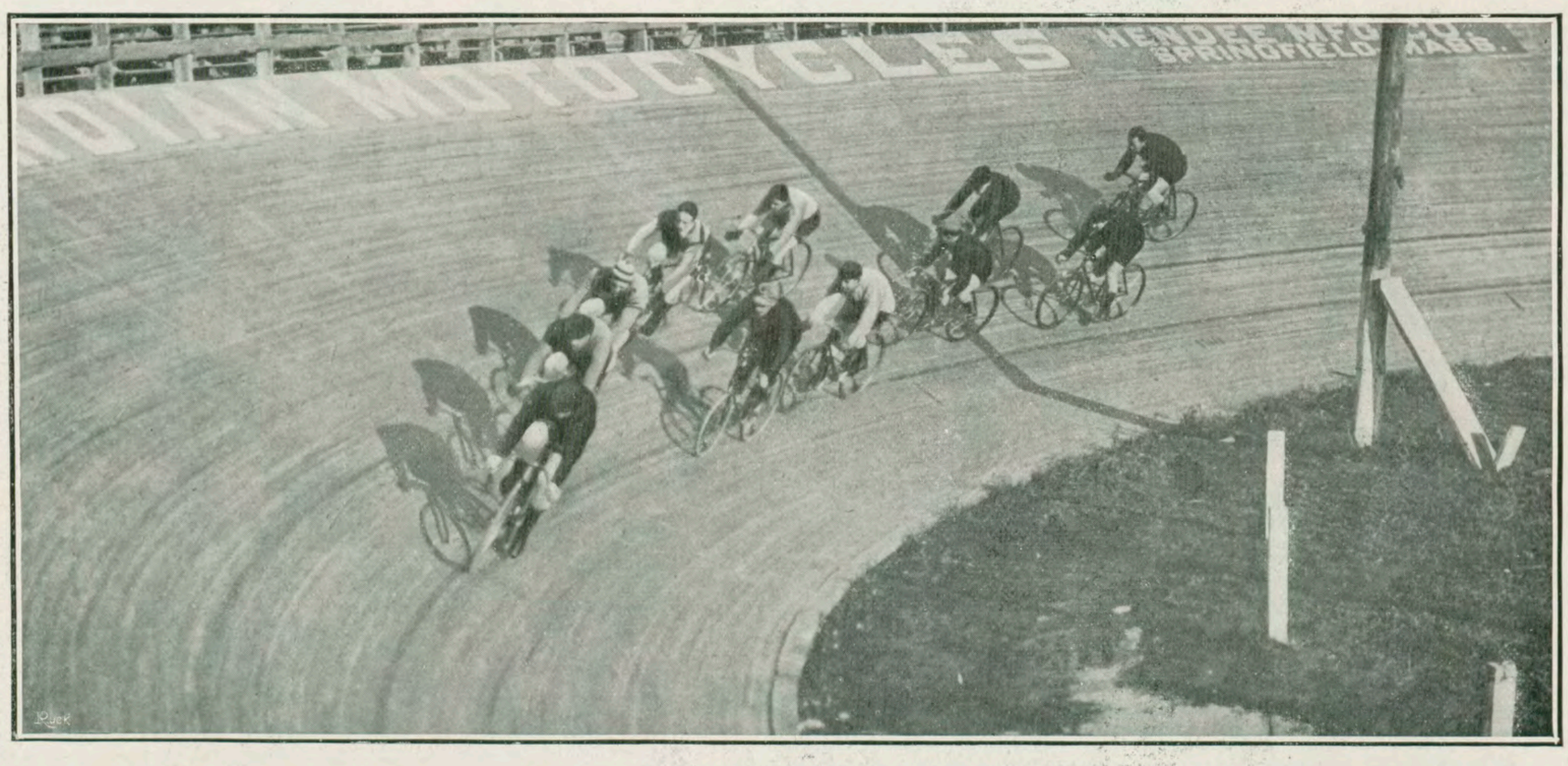
Pour la seconde fois, Rutt s'est adjugé la victoire, couvrant 4.279 kil. 940. Jamais épreuve n'a été gagnée d'aussi brillante façon.

— Rien, me répondaient-ils, Stol a une défaillance passagère. Un peu d'oxygène, un massage et il va pouvoir revenir vous relayer.

J'exécute alors quelques sprints terribles, voulant tenter de gagner un tour et vivre sur cette avance au cas où je serais obligé de rester longtemps en piste ou de faire équipe avec un autre homme. Mais tous mes adversaires ont compris, ils se méfient et s'arrangent pour répondre à tous mes démarrages. Je n'insiste pas alors. Tout à coup, Stol réapparaît. Il veut remonter et reprendre le collier de misère. Le pauvre garçon boîte beaucoup. Je descends, mais j'ouvre l'œil, car tous les concurrents s'efforcent de mener la vie dure à mon pauvre équipier. Il n'a pas un moment de repos, sans cesse il doit répondre aux démarrages, tout le temps il doit soutenir un train terrible. Il résiste avec un courage surhumain. Il ne veut pas s'avouer vaincu par la mauvaise chance. Mais l'énergie a des bornes. Tout à coup, il lève les bras au ciel et se laisse tomber lourdement sur la piste. Il pleure comme un enfant, son genou a enflé dans des proportions inquiétantes et on est obligé de l'emporter dans sa cabine sur un brancard. Les docteurs le soignent avec un dévouement extraordinaire et cherchent à le remettre en état de continuer. Mais rien n'y fait, il doit m'abandonner la mort dans l'âme.

Je suis seul, tout seul!

Et me voilà seul, ne sachant avec qui faire équipe et obligé de répondre à toutes les tentatives faites par nos adversaires pour me doubler, m'écœurer et me forcer à me retirer. D'ores et déjà, j'ai un retour de retard, mais je n'ai pas d'équipier. Que faire? Il faut que je tienne aussi longtemps que je pourrai. Y parviendrai-je? Et, ironie des choses, c'est Clark qui me mène la vie dure avec le plus de frénésie. Il emmène le peloton à plus de 40 à l'heure et je suis, je suis toujours. Mais cela continuera-t-il?



Avant le grand combat.

Tous les coureurs s'entraînent dès leur arrivée à New-York et vont se dérouiller les jambes avant de se livrer le suprême assaut. En attendant que la piste de Madison soit terminée, les Six Jours prennent leur dernier galop à Manhattan Beach et sur les routes de Coney Island.

Je dois avouer que j'étais encouragé par les ovations de la foule, qui ne voulait pas s'en aller avant de connaître l'épilogue de ce petit drame. Quelle nuit, grands dieux! quelle nuit!

Tout à coup, recourant à toutes les forces qui me restent, je pars furieusement. Immédiatement, tout le peloton est disloqué. De Mara et Fogler vont être rejoints lorsque celui-là ne trouve rien de plus spirituel et de plus loyal que de se laisser tomber sur la piste. Une chute générale s'ensuit.

Je me retire, ne pouvant continuer et n'ayant toujours pas d'équipier. Je vais en chercher un. Ou plutôt, on m'en cherche un. J'ai droit à quatre heures pour former un nouveau team. Je me repose en attendant les évènements. Dix minutes me restent avant d'être hors de course, lorsqu'on vient me réveiller et on m'annonce que Mac Farland, qui s'était cassé le doigt, se retire et que je vais faire équipe avec son compagnon, le petit sprinter Clark.

La nouvelle équipe Je renonce à vous décrire l'enthousiasme de la foule lorsque Mac Farland me conduisit devant le referee pour lui exposer le cas et lorsque je remontai en machine. Je renaissais à la vie et Clark n'était pas moins heureux. Mais il fallait regagner le tour de retard dont nous étions handicapés.

Seuls contre tous, nous parvenons à nous dédoubler et je n'oublierai jamais l'enthousiasme incroyable, invraisemblable du public, lorsqu'il m'eût vu les yeux exorbités, les mâchoires contractées, tous les muscles donnant toute leur puissance dans une suprême détente, rejoindre le peloton. Quel cri, quel hurlement, quel râle je poussai au moment où j'arrivai à la hauteur de la roue de Stein qui fermait la marche. Clark vint me relayer aussitôt et je restai étendu, inanimé presque, pendant une heure sur mon lit.

A la conquête d'un nouveau tour Enhardis par notre succès, nous décidâmes aussitôt, Clark et moi, d'essayer de regagner un nouveau tour. Notre effort avait été terrible, mais nous avait prouvé qu'en somme si l'entreprise était téméraire, elle n'était point impossible. Dès que nous fûmes relativement reposés, nous continuâmes nos démarrages. Deux sprinters endurants et entraînés comme nous l'étions pouvaient se permettre ce luxe. Nous avions déjà accompli une performance assez rare : regagner notre tour de retard.

Mac Farland.

Le vainqueur de 1908. Il faisait équipe, en 1909, avec Clark et, s'étant cassé le doigt, fut obligé d'abandonner.

Cela ne suffisait point à notre amour-propre : nous voulions établir un record qui n'avait jamais été réussi : triompher en nous attribuant un tour d'avance sur tout le peloton et, si possible, tous les deux seuls. La chance voulut bien nous favoriser et nous permettre de mettre le comble à nos vœux.

Nous avons eu la joie de gagner avec une équipe remaniée, chose qui n'a jamais été vue.

Je vous disais donc que les démarrages recommencèrent dès que nous fûmes remis de nos fatigues. Vous pourrez demander aux frères Georget si nous avons su mener la vie dure à nos camarades. Ils pourront également vous raconter les actes malveillants dont nous fûmes victimes de la part de certains coureurs. Je me demande encore comment nous avons réussi à nous attribuer un nouveau tour d'avance et surtout à le conserver, lorsque je réfléchis et que je me rappelle les ignominies dont se sont rendus coupables quelques concurrents.

Lorsque les équipes du peloton de tête furent irrémédiablement lâchées, nos adversaires — ou plutôt certains d'entre eux — n'eurent d'autre objectif que de nous faire abandonner. Mais nous étions en excellent état, nous nous entendions à merveille. Que faire? Il leur restait une seule ressource : l'espoir de nous voir victimes d'un accident.

Toutefois un accident ne vient pas tout seul, il fallait donc le susciter. Et je dois avouer que tous les artifices que peut procurer la déloyauté furent mis en action. Nous étions la proie d'une terrible coalition. Et ce n'est qu'à notre prudence et à notre adresse que nous devons d'avoir pu terminer aussi heureusement. Mais je me rappellerai la façon dont certains Américains comprennent la façon de courir.

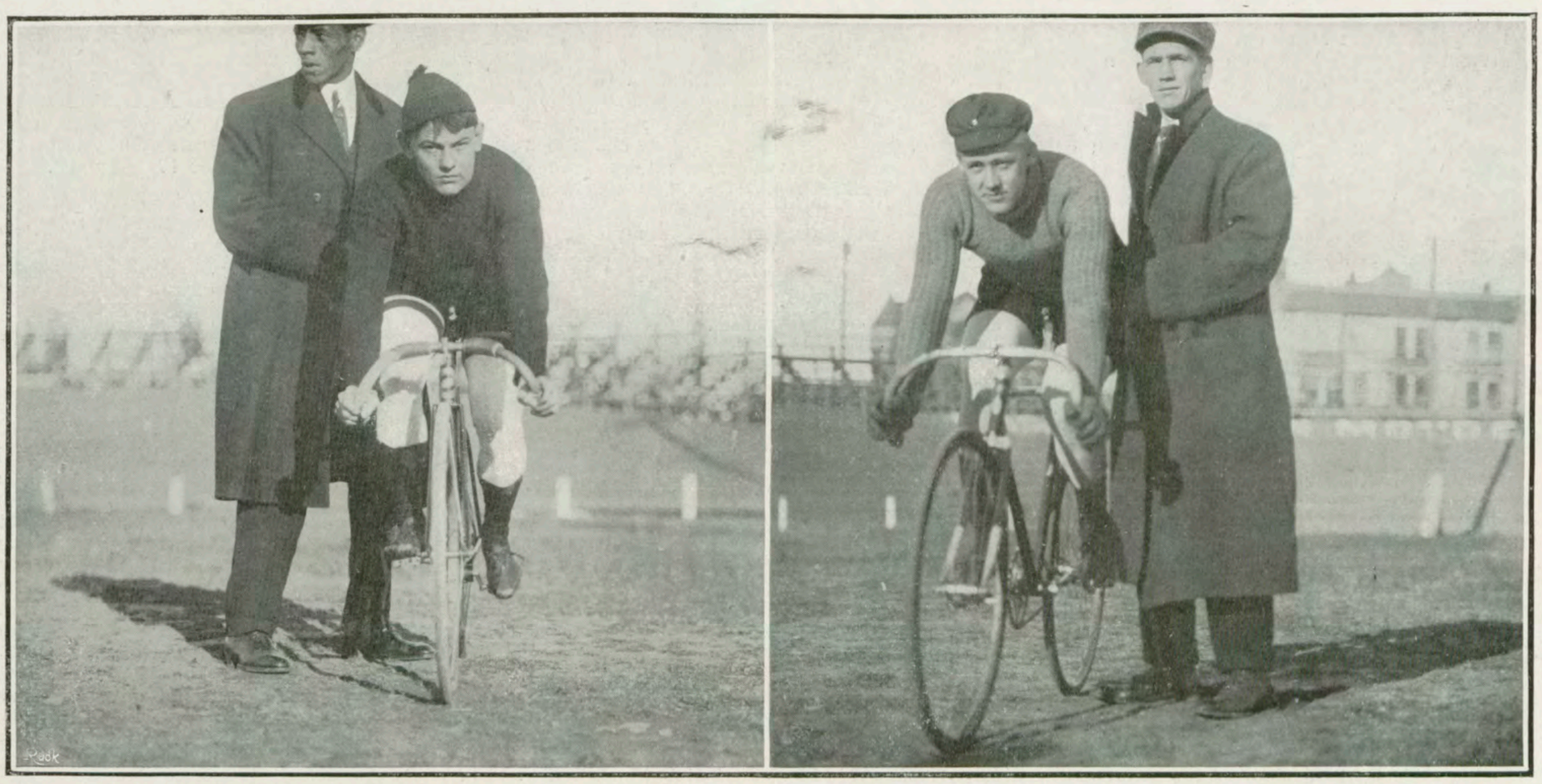
La fin! Le triomphe! Enfin la dernière heure arriva! Fogler et Root auraient bien voulu se dédoubler. Mais ils avaient à qui parler. Ils durent s'incliner. Comme la première place n'allait point se disputer à l'emballage, Pat Powers émit l'idée de faire courir un match entre les deux vainqueurs : les deux frères des heures de fatigue et d'efforts allaient devenir ennemis et lutter l'un contre l'autre.

Et nous nous mîmes en ligne pour une course d'un mille. Je menai lentement, mais, quatre tours avant la fin, Clark me surprenait et emballait. De l'avis de tous, j'étais perdu. Enfin plus qu'un tour! Je pars furieusement à l'extérieur, je remonte peu à peu l'Australien, je suis à sa hauteur et je parviens dans une dernière détente à m'assurer une demi-roue.

M. Pat Powers eut l'amabilité de me déclarer, après la victoire, que c'était la première fois qu'à Madison un sprinter parvenait à triompher d'un homme parti en tête.

J'enregistre cet éloge et je termine en vous déclarant, chers lecteurs, que je suis bien, bien heureux et que j'espère recommencer l'année prochaine!

WALTER RUTT.



Root.

Le vainqueur de 1904, 1905 et 1906, dans l'espoir de triompher encore cette année, n'hésita pas à provoquer la chute de Clark.

Hill.

Hill qui, en compagnie de Stein, a terminé quatrième derrière Rutt-Clark, Fogler-Root et Walthour-Collins, a fait une brillante course.

LA SAISON DE COURSES PLATES EN 1909

Au cours de la saison des courses plates en 1909, c'est l'écurie W.-K. Vanderbilt qui s'est distinguée entre toutes. Les prix les plus importants furent enlevés par les trois ans, les vétérans et les deux ans.

L'ANNÉE sportive étant achevée ou peu s'en faut, il ne reste plus qu'à en dresser le bilan. Une des premières questions qni se pose est de savoir comment se sont réparties les sommes distribuées en courses plates. Elle nous fournit l'occasion de passer en revue les écuries qui se sont taillé les plus grosses parts, et de mettre les résultats de cette année en regard de ceux des années précédentes. Le tableau des gains réalisés par chacune d'elles pendant les dix dernières années montrera leur évolution, leur déclin ou leur progrès, et la moyenne qu'elle permettra d'établir offrira sans doute quelque intérêt.

L'écurie W.-K. Vanderbilt vient cette année en tête de la liste des propriétaires gagnants, à la place qu'elle a occupée déjà deux fois, en 1908 et en 1906. Sur les 1.153.194 francs qu'elle réalise, la plus grosse part de beaucoup, (un peu plus de 700.000 francs) est fournie par les trois ans. Oversight, gagnant du prix Delâtre et du prix Lagrange, du prix La Rochette, du prix Daru et du prix Lupin, vient en tête avec 304.725 francs. Le gagnant du Derby, Negofol, le suit avec 230.160 francs. Viennent ensuite Silvestreak (62.260 francs), Chandos (39.170 francs), Sampietro (26.464 francs), Prestissimo II (20.295 francs), Ripolin (17.665 francs), Dolinkie (5.000 francs), Kennebec (5.430 francs), Susquehanna (7.765 francs), Lilian (4.360 francs), Lacune (2.655 francs), Harmonic (2.710 francs), L'Exilé (2.825 francs). On peut remarquer combien est faible la part des pouliches. Elles contribuent pour 85.000 francs à peine au total des gains de l'écurie.

La part des vétérans est d'environ 265.000 francs. La plus grosse revient à Sea Sick, qui s'est révélé excellent stayer. Avec 182.475 francs qui figurent à son actif il faut ajouter les 52.063 francs de Gambaiseuil, les 13.715 francs de Cornstalk, les 10.375 francs d'Hudson, les 6.705 francs de Five O'Clock. L'écurie, assez pauvre les années précédentes en fait de vétérans, a donc été cette année fort bien représentée de ce côté, malgré la disparition de Northeast.

Il y avait à l'entraînement chez Duke, au commencement de la saison, 9 poulains de quatre ans, 20 de trois ans et 28 de deux ans, soit en tout 57.

Arrivons enfin aux deux ans, qui fournissent ensemble un peu plus de 160.000 francs. La répartition entre les différentes générations est on le voit des plus normales. Messidor III, le gagnant du prix de Deux Ans, est le mieux partagé avec 58.700 francs. Le gagnant du prix des Rêves d'Or, Rheinhart, donne 51.755 francs, Ramesseum 20.550 francs, Marc Aurèle 11.000 francs, Sir Peter 5.000 francs, Defender 3.850 francs.

Le développement de l'écurie W.-K. Vanderbilt, durant ces dix dernières années, a été tout à fait remarquable, comme en fait preuve d'ailleurs le tableau des gains qu'elle a réalisés au cours de cette période :

1900.	3.563 50	
1901.	136.358	
1902.	265.696	
1903.	279.338	(Alpha)
1904.	286.249	(Turenne)
1905.	428.278	
1906	1.229.900	(Prestige, Maintenon)
1907.	328.635	
1908.	1.314.077	(Sea Sick, Northeast)
1909.	1.153.194	(Negofol, Oversight)

Le total pour les dix dernières années s'élève à 5.425.288 francs, soit une moyenne annuelle de 542.528 francs. Durant cette période, l'écurie Vanderbilt a gagné une fois le Grand Prix (Northeast), trois fois le prix du Jockey-Club (Maintenon, Sea Sick, Negofol) et une fois le prix du Conseil Municipal (Maintenon).

On ne peut faire un semblable relevé ni établir une moyenne pour le baron Maurice de Rothschild, dont l'écurie est de fondation toute récente. Ses couleurs ont paru pour la première fois en 1906, et ses gains se sont élevés cette année-là à 17.645 francs. En 1907, on trouve à son actif 42.425 francs et en 1908, 153.005 francs. La voici cette fois au second rang avec 763.477 francs, somme dont Verdun a fourni la plus grosse part. Est-il besoin de rappeler les succès du crack de l'année: prix Eugène Adam, Poule d'Essai, Grand Prix, Prix du Président de la République ? Son avoir s'élève au total à 667.825 francs. L'appoint est fourni par Ossian (34.400 francs) dont la carrière a été malheureusement un peu entravée, par Kumamoto (14.435 francs), et Kaama (5.000 francs). Le vétéran Eastman donne 14.555 francs et les Deux Ans My Star et Sifflet ensemble 13.810 francs. Cette très faible contribution des Deux Ans est d'assez fâcheux augure pour la compagne prochaine. Mais nous verrons débuter l'an prochain les premiers élèves du haras récemment fondé à Chaumont par le baron de Rothschild, et quelques-uns d'entre eux donnent, paraît-il, d'assez sérieuses espérances.

L'écurie possédait au mois de mars un effectif assez important : 3 vétérans, 16 trois ans et 15 deux ans, soit au total 34 animaux.

L'écurie Edmond Blanc vient au troisième rang, et suit de très près la précédente avec 734.835 francs. Au contraire de l'écurie Vanderbilt, ce sont les pouliches qui fournissent ici la très grosse part : 500.000 francs, c'est-à-dire plus des deux tiers, leur reviennent. C'est la gagnante du Prix de Diane, Union qui, comme Médéah l'an dernier, vient en tête avec 221.450 francs. Elle est suivie de Messaouda (83.970 francs), Fils du Vent (80.700 fr.), Méhari (69.690 francs), Azalée (52.063 francs), Circée (38.140 francs), Taupin (19.720 francs), soit ensemble pour les trois ans 565.733 francs. Les deux ans fournissent 158.835 francs répartis comme suit : Marsa (84.500 francs), Assouan (26.930 francs), Cerda (10.000 francs), Windsor (21.020 francs), Foliosa (9.575 francs), Tambour Major II (8.120 francs).

L'écurie était au mois de mars composée de 30 poulains ou pouliches, 17 de trois ans et 12 de deux ans.

Durant les dix dernières années, l'écurie Ed. Blanc a gagné 7.605.238 francs. C'est un record, et un record remarquable à ajouter à tous ceux qu'elle possède déjà : celui, par exemple, du nombre des épreuves classiques gagnées dans la même période : deux Grands Prix (Quo Vadis et Ajax), deux Derbys (Saxon et Ajax), trois Prix de Diane (Profane, Médéah, Union). Le Conseil Municipal manque seul à la collection.

Voici comment se répartit la somme totale :

1900.	238.175	(Governor, Sospiro).
1901.	581.016	(Saxon).
1902.	267.456	(Fer).
1903.	1.137.450	(Quo Vadis, Caïus, Vinicius).
1904.	1.631 678	(Ajax, Gouvernant).
1905.	1.469.009	(Jardy, Val d'Or, Adam).
1906.	491.441	
1907.	317.800	
1908.	716.378	(Médéah).
1909.	734.835	(Union, Méhari).

soit une moyenne annuelle de 760.523 francs.

L'écurie Edmond Veil-Picard occupe depuis quelques années un rang important. Elle était quatrième en 1907, troisième en 1908. En 1909, elle figure au quatrième rang avec 547.599 francs. Elle avait été dans cette dernière période tout particulièrement heureuse avec les pouliches. Cette année, malgré les succès de Pierre Bénite (46.894 francs), qui donna un moment de grandes espérances, de Salamine (40.462 francs), de Rose de Flandre (37.515 francs), La Pérégrine (11.758 francs), La Chandeleur (16.000 francs), Tibériade (6.575 francs), Obstination (5.980 francs), Japonica (4.000 francs), Esmérée (1.020 francs), parmi les trois ans; de Passe Rose (12.475 fr.), Tonnelle (3.840 francs), Ravigote (1.690 francs) et Rose de Jéricho (1.215 francs) parmi les jeunes, ce sont les mâles qui fournissent les plus grosses sommes. Des produits gagnants de l'écurie, le trois ans Frère Luce figure en tête avec 94.703 francs. Puis viennent Mystificateur, gagnant du Grand Prix Ambrosien (90.735 francs), Vieux Rouen (34.045 francs), Val d'Amour (17.375 fr.), Tremolo (11.650 fr.) et le deux ans Le Matifau (7.322 francs). Les quatre ans gagnent : Val Suzon 81.145 francs et Remarin II, 11.490 francs.

L'effectif de l'écurie au 15 mars 1909 était de 41 chevaux, dont 5 quatre ans, 19 trois ans et 17 deux ans.

Le tableau des gains réalisés par l'écurie Ed. Veil-Picard pendant ces dix dernières années, permettra de constater sa marche presque continûment ascendante :

1900.	67.975 fr.
1901.	105.108 »
1902.	108.892 »
1903.	98.343 »
1904.	151.921 »
1905.	428.858 »
1906.	270.376 »
1907.	352.456 »
1908.	501.648 »
1909.	547.599 »

Soit au total 2.633.176 francs. Les principaux lauréats de cette période ont été Clyde et Biniou. Ce dernier a fait triompher la casaque jaune et noire dans le Prix du Conseil Municipal. Mais il n'était en quelque sorte que son représentant occasionnel. Le véritable crack de l'éleveur de Néaufles a été Clyde, la gagnante du Prix de Diane de 1905.

Biniou, le gagnant du Grand Prix de Deauville, a porté cette année les couleurs de M. Michel Ephrussi, et c'est grâce à lui qu'il vient cette année au cinquième rang, avec 364.060 francs. Le fils de Le Pompon fournit à lui seul sur cette somme 264.490 francs. Mais la part des élèves de Dangu est encore néanmoins assez belle. Phocide gagne 40.978 fr., Lézard 28.362 francs, Belus 17.260 francs, Lama 16.400 francs, Quos 5.080 francs, Givre 4.935 francs, Bourdon 1.330 francs, soit ensemble pour les trois ans, 114.345 francs. Parmi les quatre ans, on trouve Biskraïa (18.495 fr.), Guirlande (9.515 francs). Biala (6.550 francs), Bon (3.750 francs), Rovno (3.360 fr.). Viennent enfin les deux ans : Bonna (9.510 francs), Astre Royal (6.960 francs), Breeze (6.365 francs), Roma (3.165 francs), Quina (2.750 francs), Quitte (3.200 francs). L'écurie comprenait au début de la saison un effectif de 59 animaux : 22 vétérans, 20 trois ans et 17 deux ans.

Depuis 1900, l'écurie Michel Ephrussi a gagné une somme totale de 2.017.469 francs, ainsi répartie :

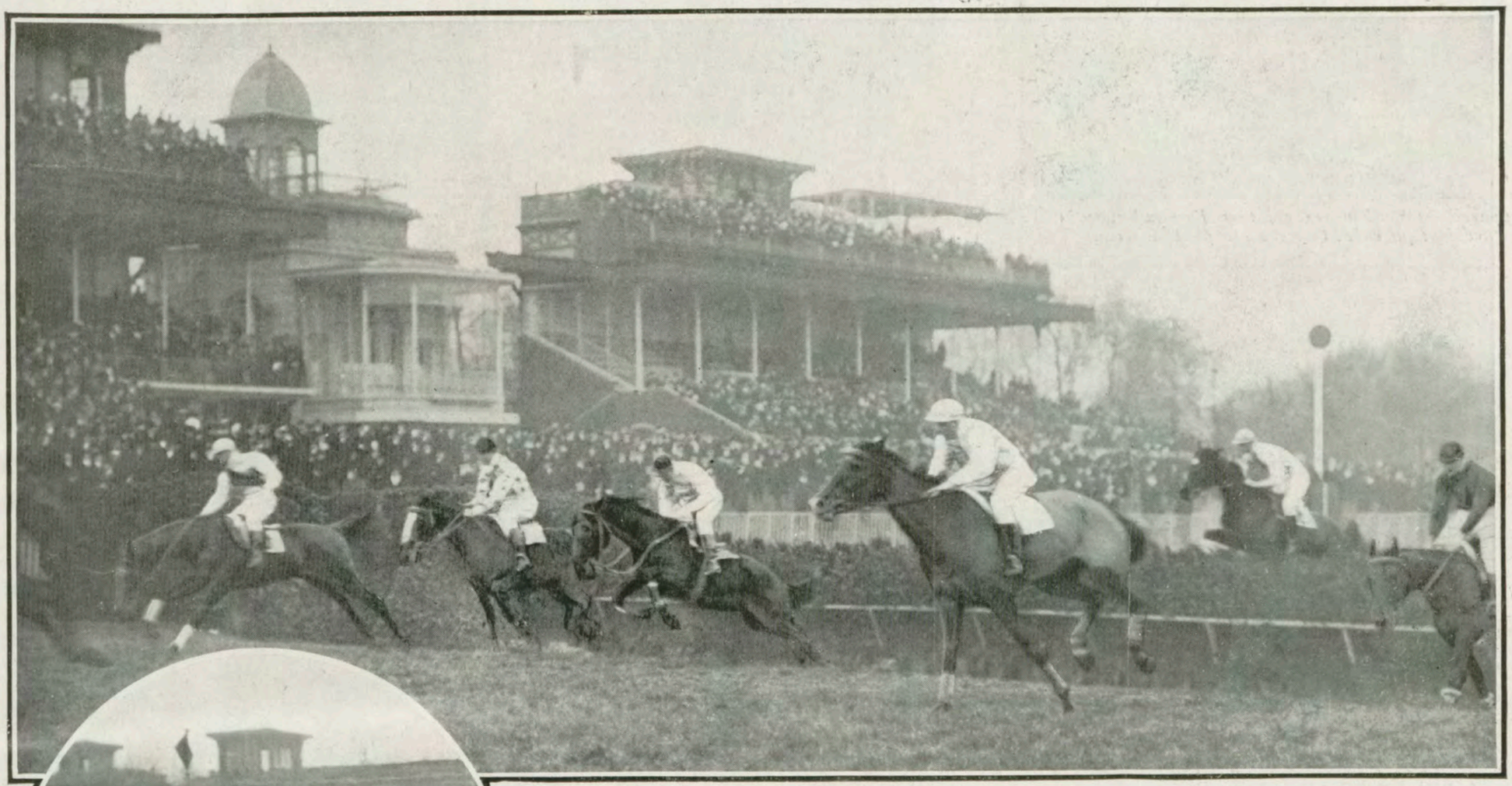
1900.	29.175	
1901.	58 150	
1902.	42.502	
1903.	53.215	
1904.	168.157	(Fifre II).
1905.	755.089	(Finasseur).
1906.	83.136	
1907.	219.971	
1908.	244.014	
1909.	364.060	

En 1900 et en 1901, l'écurie Michel Ephrussi n'a été pour ainsi dire point représentée en France. Les sommes qui figurent pour ces deux années à son actif ont été intégralement gagnées en Angleterre. Le crack de l'écurie durant cette période a été une élève de Jardy et de M. Edmond Blanc, Finasseur. Le fils de Wmksfields'Pride a gagné en 1905 le Prix du Jockey-Club, le Grand Prix et le Prix du Président de la République. Avec les 639.365 fr. qui figurent à son actif, il a contribué à lui seul pour près du tiers aux gains réalisés par l'écurie depuis dix ans.

Comme conclusion à ces observations statistiques, que nous achèverons dans un prochain article, nous donnerons la liste et le classement des écuries qui ont, pendant ces dix dernières années, réalisé une moyenne annuelle de plus de 200.000 francs.

(A suivre.) STUART.

LA DERNIÈRE D'AUTEUIL



Le saut de la rivière dans le prix Maubourguet (steeple, 3.500 mètres, 15.000 francs).

Trianon III a mené. A la rivière, il était devant Primeur III, Sea King et Roquelaure Après la dernière haie, Satinette sortait vainqueur par une demi-longueur.

Lord Paul Kaïnardji Impur Pillard

Le Prix Reugny (Steeple, 3,500 mètres).

Malgré les efforts de Monsieur Monestyr, Mario l'emportait de six longueurs, Revanche troisième.

Le Prix Vanille (Haies, 2,800 mètres, 15.000 francs.)

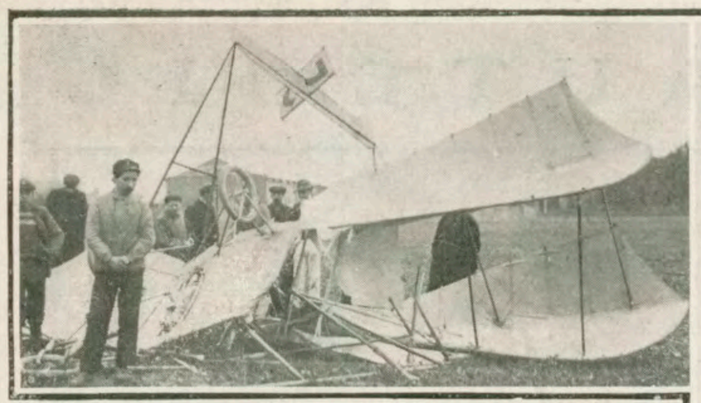
Dans les tournants, Lord Paul, Kaïnardji, Pillard étaient devant Impur. Celui-ci revenait à la dernière haie, et malgré les efforts de Pillard, l'emportait d'une longueur.

Les dernières réunions d'obstacles ne nous ont rien appris de bien nouveau ; mais le succès constant qu'elles ont obtenu est bien un fait par lui-même assez remarquable et qui comporte quelques observations intéressantes. Au lieu de six ou sept journées que nous étions accoutumés d'avoir dans cette première quinzaine de décembre, nous n'en avons pas eu cette année moins de treize ; et ni le sport, pas plus que les recettes n'ont pour cela fléchi, bien au contraire, puisque, pour chacune de ces treize journées, il y a eu en moyenne plus de quarante concurrents, soit sept ou huit par course ; après un pareil succès, la prolongation de la saison de courses au delà du terme traditionnel du 15 décembre va très vraisemblablement être envisagée. Mais la question, malgré les brillants résultats d'une première expérience, n'en demeure pas moins assez délicate. Il ne faut pas oublier que c'est grâce à des conditions climatériques assez exceptionnelles et à l'état spécial du terrain que tant de concurrents ont pu se maintenir jusqu'au bout sur la brèche ; et au surplus, sur les 270 chevaux qui ont paru durant cette quinzaine, il y avait pas mal de figurants qu'on n'a fait qu'entrevoir. Les vrais protagonistes n'étaient pas bien nombreux et c'est en réalité par quelques concurrents, toujours les mêmes, qu'ont été disputé la majorité des épreuves : d'où inévitable monotonie qu'ont ressentie tous ceux pour qui les courses sont restées encore autre chose qu'une occasion de parier. C'est là d'ailleurs une considération accessoire. La vraie question est de savoir où se trouve l'intérêt bien entendu des propriétaires. Ceux-ci assurément verraient arriver avec plaisir quelques prix supplémentaires ; mais cette prolongation de la saison dans la région parisienne porterait, d'autre part, un coup sensible aux meetings méridionaux et la diminution persistante de leur succès pourrait fort bien amener celle de leurs allocations.

Tout compte fait, le maintien des usages traditionnels est ici, comme bien souvent, le plus simple et le plus sage.

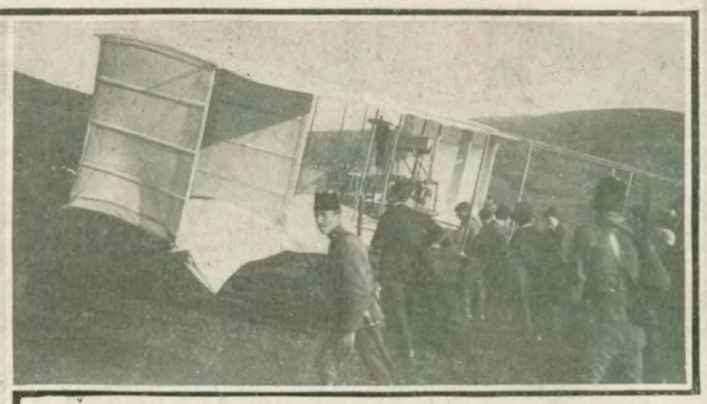
STUART.

LE CARNET DU SPORTSMAN



L'appareil du malheureux aviateur Fernandez, après l'accident qui coûta la vie à son pilote à Nice.

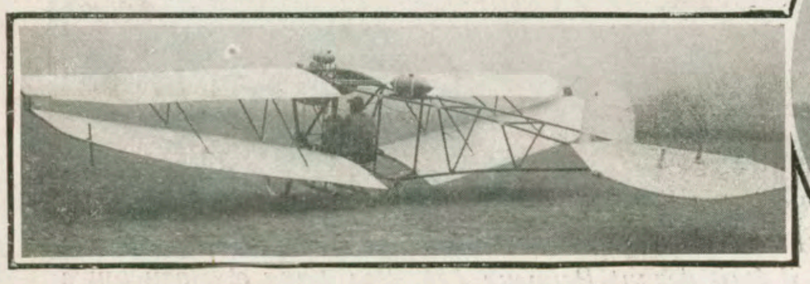
Monument commémorant les cols de Santos.



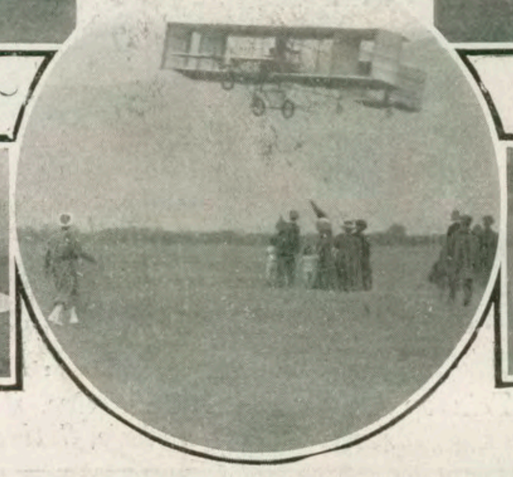
L'aéroplane de De Caters, qui s'exhibe à Constantinople, est traîné par des soldats turcs après son accident.

L'équipe du P. U. C. a défait le Stade Versaillais, mais s'est fait battre par le Sporting Club de Vaugirard. (Phot. Vulga.)

A l'occasion du Championnat d'Angleterre, l'équipe de Rugby de Cambridge a écrasé l'équipe d'Oxford.

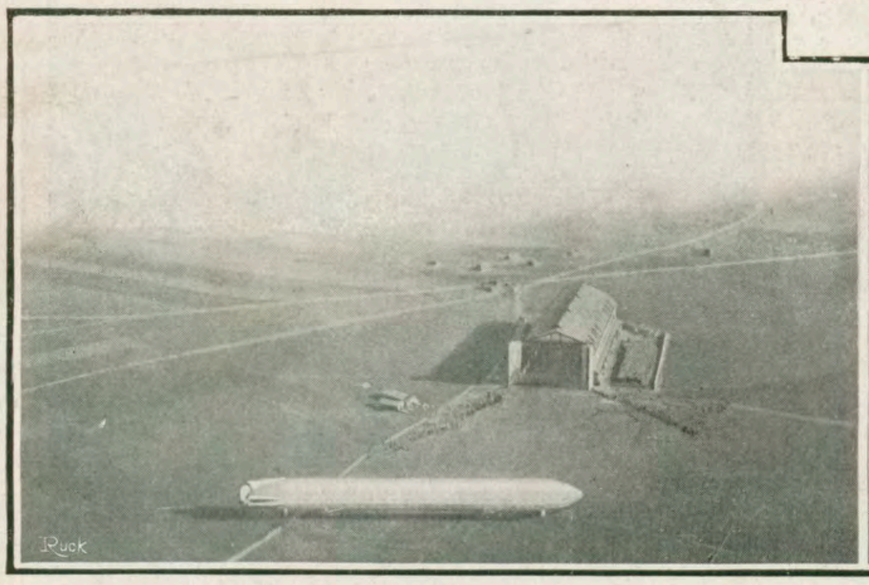


Le nouvel aéroplane de M. Chauvier est un biplan qui affecte une forme assez élégante, bien qu'inaccoutumée.



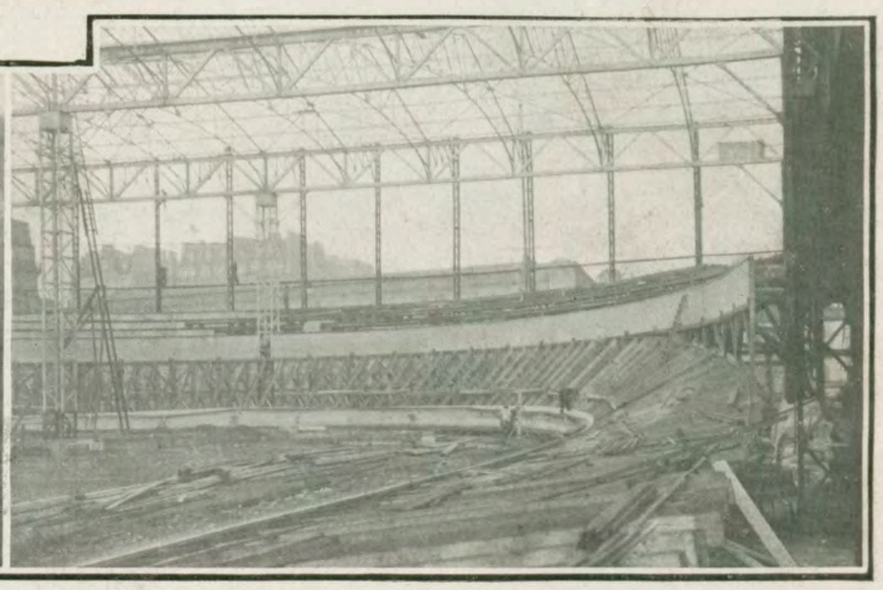
L'aviateur Maitrot réussit, à Blidah, des vols magnifiques.

Le Racing-Club de France a battu, au Stade de Colombes, le Red Star par 4 buts à 2 dans le Championnat d'Association.



Le Zeppelin, son hangar et le dirigeable Graux. Cette vue fut prise du haut d'un ballon militaire captif.

Le coureur Gardiner vient de battre Dorando.



Le Vélodrome d'Hiver est presque fini. Les virages sont placés, les tribunes aussi et la toiture terminée (Phot. Vulga.)

Principaux résultats sportifs du 11 au 19 décembre

ATHLÉTISME

Samedi 11 Décembre. — Cirque de Paris. — Joe Jeannette et Sam Mac Vea font match nul.

Dimanche 12 Décembre. — Football-Rugby. — *Championnats de Paris.* — Première série. — Equipes premières : S. C. U. F. et S. F. font match nul.

Cercle Amical bat A. S. Française par 11 points à 5.

Dimanche 12 Décembre. — Football-Association. — *Les Championnats de l'U. S. F. S. A.* (Région de Paris). — Equipes premières. — Première série : R. C. F. bat Red Star A. C. par 4 buts à 2.

Union Sportive de Clichy bat Gallia Club, 3 buts à 0.

Stade Français bat A. S. Française, par 3 buts à 0.

C. A. XIVe bat Club Français, par 5 buts à 1.

C. A. Paris bat Standard A. C., par 6 buts à 1.

Samedi 18 Décembre. — Wonderland Français : De Ponthieu (66 kilog.) bat Jack Guyon (54 kilog.); Willie Lewis (67 kilog.) bat aux points Sid Russell (83 kilog.).

Dimanche 19 Décembre. — Vanves. — *Le Deuxième Marathon Olympique de Paris* (L'éliminatoire de 25 kilomètres) : 1. Panier, 1 h. 33 m. 43 s. 1/5; 2. Bleichner; 3. Miguerey.

Dimanche 19 Décembre. — *Toulouse.* — Football-Rugby. — Middland Wanderers battent Le Stade Toulousain.

Dimanche 19 Décembre. — Football Association. — *Les Champicnnats de l'U. S. F. S. A.* (Région de Paris). — Equipes premières. — Première série : C. A. Paris bat Stade Français, 2 buts à 1.

A. S. Française bat Standard A. C., 12 à 2.

Red Star A. C. bat C. A. XIVe, par 5 buts à 1.

R. C. F. et Gallia Club, nul, 2 à 2.

Club Français bat U. S. Clichy, bat 5 buts à 1.

Dimanche 19 Décembre. *Bordeaux.* — Football-Rugby. — Les Probables battent les Possibles par 9 points à 6.

CYCLISME

Dimanche 12 Décembre. — *Les Six Jours de New-York.* — 1. Rutt-Clark Allemand, Australien) : 4.280 kilom. 924; 2. Fogler-Root (Américain), à un tour; 3. Walthour-Collins (Américain), à une longueur.

HIPPISME

Lundi 6 Décembre. — Enghien. — *Prix Fragilité* (4 100 mètres, 10.000 francs) : 1. Austral, à M. André Prévost (A. Carter); 2. Monte Cristo, à deux longueurs; 3. Satinette, à dix longueurs. — P. M. : gag., 43 francs ; pl., 17 francs, 22 francs, 25 francs.

Mardi 7 Décembre. — Auteuil. — *Prix Beugnot* (3.500 mètres, 15.000 francs) : 1. Domination, à M. Ch. Brossette (R. Sauval); 2. Remue Ménage, à quatre longueurs; 2. Rutland Arms, à trois longueurs. — P. M. : gag., 4 francs pl., 16 francs, 17 francs.

Prix Hungerford (4.000 mètres, 10,000 francs) : 1. Stokes, à M. Th. Hitchcock Junior (Heath); 2. Conte Bleu, à deux longueurs et demie; 3. François, à quatre longueurs. — P. M. : gagn., 26 francs; pl., 18 francs, 25 francs.

Mercredi 8 Décembre. — Saint-Ouen. — *Prix Vaucouleurs* (2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Pillard, à M. Nash Turner (Defeyer); 2. Free Drink, à une longueur; 3. Saint Potin, à deux longueurs. — P. M. : gagn., 57 francs; pl., 17 francs, 16 fr. 50, 20 francs.

Jeudi 9 Décembre. — Auteuil. — *Prix Violon II* (4.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Le Miracle, à M. H. Dumas des Combes (A. Carter); 2. Trianon III, à trois longueurs; 3. Chanoine, à une longueur. — P. M. : gag , 36 francs; pl., 16 fr. 50, 34 fr. 50, 15 fr. 50

Dimanche 12 Décembre. — Auteuil. — *Prix Vanille* (2.800 mètres, 15.000 francs) : 1. Impur, au comte G. de Cherisey (C. Hawkins); 2. Pillard, à une longueur; 3. Lord Paul, à six longueurs. — P. M. : gag., 18 fr. 50; pl., 15 francs, 25 fr. 50.

Prix Maubourguet (3.500 mètres, 15 000 francs) : 1. Satinette, à M E. Hardouin (C. Hawkins); 2. Diadoque, à une demi-longueur; 3. Sea King, à trois quarts de longueur. — P. M : gag., 119 francs; pl., 31 fr. 50, 24 francs, 20 francs.

Les Voitures de Manuel II.

En parlant des voitures Sauter Harlé mises à la disposition du roi de Portugal lors de son passage à Paris, une erreur typographique nous a fait mal orthographier le nom de la maison qui avait fourni les voitures de Manuel II et de sa suite. Il s'agit de la maison Guiot, rue Lauriston, qui s'est fait une spécialité de location d'automobiles, et d'attelages de luxe.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.